

## Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción

SUBSECRETARIA DE ECONOMIA,  
FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Departamento de Cooperativas

### EXTRACTO

ulogio Baeza Gutiérrez, Notario Público Titular, ca-  
ocho 4167, Quinta Normal, certifico: Que con esta  
e redujo a escritura pública ante mí, el "Acta de  
lea de Constitución de la Cooperativa de trabajo del  
rio y de la decoración Mobideco". Razón Social:  
PERATIVA DE TRABAJO DEL MOBILIARIO  
ORACION", nombre de fantasía: "MOBIDECO".  
os: fortalecer el trabajo de todos los miembros de la  
ativa, comercializar y prestar servicios a terceros,  
ir, fabricar o transformar bienes, adquirir bienes y  
les tanto para la comercialización como para la pro-  
a, formar redes de trabajo, representar a sus miembros  
s Organismos del Estado, desarrollar, adjudicar y  
r proyectos para la superación de cualquier problema  
cte a los socios, sean estos de gestión, técnicos,  
a. Atendiendo a ellos de forma individual o grupal,  
las necesidades lo exijan; ser un puente de ayuda para  
mbros que les permita acceder a las distintas vías de  
que existen para los microempresarios, captar clientes  
Cooperativa que le permita a los miembros de ésta  
abajo para cada uno de sus miembros, prestar ayuda  
onal a los miembros que la requieran, promover la  
alización, desarrollo, protección, progreso, prestigio  
ooperativa, su regular y correcto ejercicio y el bien-  
sus miembros. Coordinar la participación en ferias,  
ciones o eventos de toda índole. Para lograr esta  
ad, la Cooperativa deberá, preferentemente: a) Velar  
buena conducta personal y profesional de sus miem-  
formulando las recomendaciones que estime neces-  
Prestar protección a sus miembros. c) Dictar, para los  
ros de la Cooperativa, normas relacionadas con el  
ejercicio de la actividad. d) Otorgar a sus miembros  
cia en materias de salud y bienestar. e) Realizar  
seminarios, congresos y estudios para perfeccionar el  
y conocimiento de los miembros de la Cooperativa.  
oner a las autoridades que corresponda, proyectos de  
aciones legales o reglamentarias y formular también  
endaciones a las mismas autoridades para el mejora-  
de las profesiones y asociados. g) Representar a los  
ros que lo soliciten en los recursos o reclamaciones  
esentadas ante los Tribunales de Justicia o ante las  
lades administrativas, cuando en el ejercicio de su  
sean objeto de abusos o malos tratos; h) Organizar  
ciones de ahorro, asistencia, protección y ayuda mu-  
beneficio de sus miembros. i) Denunciar o deducir  
la ante la Justicia Ordinaria por todo acto que llegue a  
imiento del Directorio General y que sea constitutivo  
reicio ilegal de la actividad propia de la Cooperativa.  
ar y mantener oficinas para atender consultas y para da-  
ción e información a los miembros de la Cooperativa  
particulares. k) Autorizar la creación y funcionamien-  
tedes regionales. Socios constituyentes: Asunción del  
n García Silva, Berta del Carmen Cea Muñoz, Domini-  
acleto Villablanca Méndez, Roberto Arturo Villablan-  
a, José Aquiles Barraza Aguilar, don Francisco Enrique  
Montalva, Viviana Soledad Cartagena López, Juan  
Cordero Riquelme, Francisco Fernando Rita Villagra.  
il Social: \$500.000 que los socios aportaron por igua-  
rtes. Domicilio: Santiago. Duración: Indefinida. De-  
stipulaciones en estatuto aprobado en acta reducida a  
ara, que extracto. Santiago, 6 de noviembre de 2006.

SUBSECRETARIA DE PESCA

### (Extracto)

Por resolución exenta N°2.826, de 17 de octubre de  
de esta Subsecretaría, modifícase la resolución N°1.197,  
06, de esta Subsecretaría, que autorizó a JUAN CAR-  
AGUILA AGUILA para instalar colectores de semillas  
tilidos en Estero Castro, sector sur de Punta Pello,  
ción, en el sentido de ampliar el plazo de vigencia que  
a aparece por un periodo de seis meses contados desde  
e noviembre de 2006.

Valparaíso, 17 de octubre de 2006.- Carlos Hernández  
Subsecretario de Pesca.

## Ministerio de Hacienda

Servicio de Impuestos Internos

VII Dirección Regional Talca

CERTIFICA CALIDAD DE AGENTE RETENEDOR  
DEL IVA A SOCIEDAD COMERCIAL DISTRIBUIDO-  
RA DE CARNES Y ALIMENTOS SOCIMEAT LTDA.

### (Certificado)

Núm. 866.- Certifico que Sociedad Comercial Distri-  
buidora de Carnes y Alimentos Socimeat Ltda., RUT  
N°76.239.880-K, cuyo representante legal es don Augusto  
Roncagliolo Lizárraga, RUT N°10.285.412-8, cumple todos  
los requisitos y exigencias establecidas en Resolución Exenta  
N°3.722 de 28.07.2000, publicada en el Diario Oficial el  
01.08.2000, y que en consecuencia tiene la calidad de agente  
retenedor del Impuesto al Valor Agregado, por las ventas de  
carnes y servicios de faenamiento de ganado que efectúe,  
durante el período comprendido entre el día 1° del mes  
siguiente al de la publicación de este certificado en el Diario  
Oficial, y tendrá vigencia indefinida.

Talca, 6 de noviembre de 2006.- Mirtha Barra Paredes,  
Directora Regional.

## Ministerio de Educación

EXTRACTO DE DECRETO N°736 EXENTO, DE 2006

Por decreto exento de Educación N°736 de 6 de junio de  
2006, se ha aprobado plan y programas especiales de estudio  
bilingüe para 1° a 8° año de Enseñanza Básica a la Escuela  
Básica Particular "Trapa Trapa Butalebum", de la comuna de  
Alto Bío Bío, Región del Bío Bío, el que se aplicará a contar  
del año escolar 2006.

Además se aprueban programas de estudio para los  
Subsectores correspondientes a los cursos de 1° a 8° año  
(NB.1, NB.2, NB.3, NB.4, NB.5 y NB.6) de Enseñanza  
Básica.

Santiago, 7 de agosto de 2006.- Pilar Romaguera Gra-  
cia, Subsecretaria de Educación.

### RECTIFICACION

En la edición del Diario Oficial N° 38.607 de 7 de  
noviembre de 2006, se publicó decreto N° 1.499 exento, que  
Declara Plena Autonomía del Centro de Formación Técnica  
de ENAC, con el error que se salva a continuación: página  
nueve, segunda columna, donde dice "... Núm. 1.499 exento.-  
Santiago, 26 de octubre de 2006.- Considerando:..." debe  
decir "... Núm. 1.499 exento.- Santiago, 2 de octubre de 2006.-  
Considerando:..."

## Ministerio de Justicia

Entidades Religiosas de Derecho Público

### EXTRACTO

Ministerio Restauración y Conquista de Cristo, con sede  
ubicada en Ortiz de Rosa 322, Población Santa Ana, Recoleta,  
Registro Público N° 01227, del 12/julio/2006. Constituyen-  
tes: Carlos Carreño G., Ana Ponce G., Alberto Carreño G.,  
Carolina Carreño P., Juan Carmona L., Antonio Donoso M.,  
Verónica Merino P., Luis Carrasco M., María Suazo R.,  
Manuel Padilla H., Juana Osorio V., Mariana Esquivel M.,  
Osvaldo Cerda A., Rosa Alcaino R., Ana Marino P., Carlos  
Saldaño H., Purísima Fuentes T., Francisco Lorca F., Mauricio  
Vera U., Rosa Lorca F., Cynthia Quezada L., Manuel Bravo  
C., Paula Gallardo R., Carmen Bravo S., Paulina Díaz D.  
Objetivos: a) Predicar el Evangelio de Cristo Jesús a toda  
persona; b) Promover la fe y virtudes cristianas; c) Mantener  
la comunión espiritual entre los miembros del Ministerio; d)  
Realizar congresos, conferencias, cruzadas evangelistas sobre  
la fe y los derechos cristianos; objeto que se llevará a efecto  
mediante creación de centros educacionales, canales de difu-  
sión cristiana como radioemisoras, televisión e informática.  
Será administrada por Directorio 5 miembros, elegidos por

período indefinido, a quien corresponde; a) ejecutar acuerdos;  
b) velar por cumplimiento de los estatutos, reglamentos y  
acuerdos del Ministerio; c) firmar documentación propia a su  
cargo; d) dar cuenta en conferencia general ordinaria marcha  
del Ministerio; e) mantener al día inventario; f) demás atribu-  
ciones que determinen estatutos. Escritura pública contiene  
estatutos, del 30 junio 2006, ante Notario Santiago, Eduardo  
Diez Rojas, suplente Eduardo Diez Morello, Titular 34° Nota-  
ría Santiago, Morandé 243.- Santiago, 7 noviembre 2006.

## Ministerio de Obras Públicas

APRUEBA CONVENIO COMPLEMENTARIO N°5 QUE  
MODIFICA EL CONTRATO DE CONCESION DE LA  
OBRA PUBLICA FISCAL DENOMINADA "INTERCO-  
NEXION VIAL SANTIAGO - VALPARAISO - VIÑA  
DEL MAR"

Núm. 514.- Santiago, 13 de julio de 2006.- Vistos:

- El DFL MOP N°850, de 1997, que fijó el texto  
refundido, coordinado y sistematizado de la ley N°15.840, de  
1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL  
N°206, de 1960, Ley de Caminos.

- El decreto supremo MOP N°900, de 1996, que fijó el  
texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP  
N°164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, y en  
particular su artículo 19°.

- El decreto supremo MOP N°956, de 1997, Reglamento  
de la Ley de Concesiones.

- El decreto supremo MOP N°756, de fecha 29 de mayo  
de 1998, que adjudicó el contrato de concesión para la ejecu-  
ción, conservación y explotación de las obras públicas fiscales  
comprendidas entre los kilómetros 0,000 y 109,600 del bali-  
zado existente en la calzada izquierda de la Ruta 68, incluyén-  
dose las obras correspondientes al Troncal Sur, entre los  
kilómetros 86,850 y 107,911 y la Ruta 60 - CH (Camino Las  
Palmas o Rodelillo - El Salto) entre los kilómetros 0,0 y 10,7  
obra denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso -  
Viña del Mar".

- El decreto supremo MOP N°1.899, de fecha 16 de  
mayo de 2000, que modificó el régimen jurídico del contrato  
de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interco-  
nexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar" para hacerle  
aplicable las normas establecidas en el D.S. MOP N°956, de  
1997, Reglamento de la Ley de Concesiones.

- El decreto supremo MOP N°20, de fecha 26 de enero  
de 2000, que aprobó el convenio complementario N°1, de  
fecha 3 de septiembre de 1999, de modificación del contrato  
de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interco-  
nexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".

- El decreto supremo MOP N°1.078, de fecha 13 de julio  
de 2001, que aprobó el convenio complementario N°2, de  
fecha 7 de junio de 2001, de modificación del contrato de  
concesión de la obra pública fiscal denominada "Interco-  
nexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".

- El decreto supremo MOP N°5, de fecha 3 de enero de  
2002, que aprobó el convenio complementario N°3, de fecha  
15 de noviembre de 2001, de modificación del contrato de  
concesión de la obra pública fiscal denominada "Interco-  
nexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".

- El decreto supremo MOP N°466, de fecha 13 de mayo  
de 2003, que aprobó el convenio complementario N°4, de  
fecha 29 de abril de 2003, de modificación del contrato de  
concesión de la obra pública fiscal denominada "Interco-  
nexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".

- La resolución N°520 de 1996 de la Contraloría General  
de la República que fijó el texto refundido, coordinado y  
sistematizado de la resolución N°55 de 1992.

### Decreto:

1. Apruébase el convenio complementario N°5 de fecha  
9 de junio de 2006, que se anexa y forma parte integrante del  
presente decreto, suscrito entre la Dirección General de Obras  
Públicas, representada por su Director General, don Carlos  
Rubilar Ottone, ambos domiciliados para estos efectos en  
calle Morandé N°71 piso 3°, comuna y ciudad de Santiago, y la  
"Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.", RUT  
N°96.873.140-8, debidamente representada por don Mauricio  
Gatica Sotomayor, ambos con domicilio para estos efectos en  
Km 17,9 Ruta 68, comuna de Pudahuel, Santiago. Dicho  
convenio complementario pasará a formar parte integrante del  
contrato de concesión.

2. Dispónese que en todo lo no modificado por el  
convenio complementario que se aprueba por el presente  
decreto supremo, rigen plenamente las estipulaciones del

decreto supremo MOP N° 756, de fecha 29 de mayo de 1998 que adjudicó el contrato de concesión, las Bases de Licitación y demás instrumentos que conforman el contrato de concesión.

3. Establécese que la sociedad concesionaria deberá suscribir ante notario tres transcripciones del presente decreto supremo en señal de aceptación de su contenido, debiendo protocolizar ante el mismo notario uno de sus ejemplares conjuntamente con un original del convenio complementario que se aprueba, dentro del plazo de 15 días corridos contados desde su publicación en el Diario Oficial. Una de las transcripciones referidas precedentemente será entregada para su archivo a la Coordinación General de Concesiones de la Dirección General de Obras Públicas y la otra a la Fiscalía del Ministerio de Obras Públicas, ambas deberán acompañarse de una copia autorizada de la protocolización efectuada.

4. Establécese que el Director General de Obras Públicas informará semestralmente a la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda sobre el desarrollo y cumplimiento de las estipulaciones del convenio complementario aprobado por el presente decreto supremo.

Anótese, tómesese razón y publíquese.- MICHELLE BACHELET JERIA, Presidente de la República.- Eduardo Bitrán Colodro, Ministro de Obras Públicas.- Andrés Velasco Brañas, Ministro de Hacienda.

Lo que transcribo a Ud. para su conocimiento.- Saluda atentamente a Ud., Juan Eduardo Saldívia Medina, Subsecretario de Obras Públicas.

**AUTORIZA PAGO EN CUMPLIMIENTO DE CONCILIACION APROBADA POR COMISION CONCILIADORA DEL CONTRATO DE CONCESION DE OBRA PUBLICA FISCAL DENOMINADA "RUTA INTERPORTUARIA TALCAHUANO - PENCO POR ISLA ROCUANT"**

Núm. 663.- Santiago, 16 de agosto de 2006.- Vistos:

- El artículo 87 del DFL MOP N° 850, de 1997, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N° 206, de 1960, Ley de Caminos.

- El DS MOP N° 900, de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, y en particular su artículo 36°.

- El DS MOP N° 956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, y en particular sus artículos 84°, 85°, 86° y 88°.

- El DS MOP N° 112, de fecha 31 de enero de 2002, que adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Ruta Interportuaria Talcahuano - Penco por Isla Rocuant".

- El DS MOP N° 71, de fecha 1 de febrero de 2005, que aprobó el Convenio Complementario N° 1, de fecha 12 de enero de 2005, de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Ruta Interportuaria Talcahuano - Penco por Isla Rocuant".

- El decreto exento MOP N° 1.276, de 30 de octubre de 2003, que establece la composición de la Comisión Conciliadora del contrato de concesión de obra pública fiscal denominada "Ruta Interportuaria Talcahuano - Penco por Isla Rocuant".

- Acta de Constitución de la Comisión Conciliadora del contrato de concesión de obra pública fiscal denominada "Ruta Interportuaria Talcahuano - Penco por Isla Rocuant", de fecha 28 de noviembre de 2003 y Normas de Procedimiento aprobadas en la misma fecha.

- La solicitud de intervención de fecha 2 de junio de 2005, formulada por la Sociedad Concesionaria Autopista Interportuaria S.A., ante la Comisión Conciliadora del contrato de concesión de obra pública fiscal denominada "Ruta Interportuaria Talcahuano - Penco por Isla Rocuant".

- Propuesta de Conciliación de 15 de septiembre de 2005, formulada a las partes del contrato de concesión por la Comisión Conciliadora.

- El Ord. N° 3333, de 29 de noviembre de 2005, del señor Ministro de Obras Públicas.

- El Ord. N° 1091, de 13 de diciembre de 2005, del gabinete del señor Ministro de Hacienda.

- El Acta de Conciliación, de fecha 31 de enero de 2006, firmada por los miembros de la Comisión Conciliadora y por las partes del contrato de concesión, debidamente representadas, reducida a escritura pública en notaría de Santiago de doña Antonieta Mendoza Escalas, con fecha 15 de marzo de 2006, Repertorio N° 2380/2006.

- El oficio Ord. N° IF-INT-EXPL 083/06, de fecha 29 de junio de 2006, del Inspector Fiscal de Explotación.

- La carta SCRIT-MOP-EXPL N° 181/06, de fecha 5 de julio de 2006, de Sociedad Concesionaria Autopista Interportuaria S.A.

- La resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la resolución N° 55 de 1992.

Considerando:

- Que, con el objeto de poner término a la controversia surgida entre las partes del contrato de concesión de la especie, a propósito de la solicitud de intervención presentada el día 2 de junio de 2005 por la Sociedad Concesionaria Autopista Interportuaria S.A., con fecha 31 de enero de 2006, las mismas partes, debidamente representadas, suscribieron un Acta de Conciliación ante la Comisión Conciliadora de la Concesión "Ruta Interportuaria Talcahuano - Penco por Isla Rocuant".

- Que el pago de la suma conciliada debe efectuarse, por el Ministerio de Obras Públicas, dentro del plazo de seis meses, contados desde la reducción a escritura pública, del Acta de Conciliación de fecha 31 de enero de 2006, según se expresa en el numeral 3 de la letra b) del mismo instrumento.

Decreto:

1. Autorícese el pago de UF 66.501 (sesenta y seis mil quinientas una unidades de fomento) a favor de Sociedad Concesionaria Autopista Interportuaria S.A., en cumplimiento del Acta de Conciliación de fecha 31 de enero de 2006. Dicho pago deberá ser efectuado por el Ministerio de Obras Públicas, en el plazo máximo de 60 días contados desde la publicación en el Diario Oficial del presente decreto, y deberá considerar la cifra de UF 66.501 actualizada con el interés diario resultante de aplicar la tasa de interés corriente para operaciones reajustables, mayores de UF 2.000 y a un plazo mayor de un año, que informe la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras para cada día, hasta la fecha de pago efectivo de la obligación, y según su equivalencia en pesos conforme al valor de dicha unidad para el mismo día. Para que el MOP efectúe este pago, la Sociedad Concesionaria deberá haber cumplido las formalidades detalladas en el número 2 siguiente.

2. Establécese que la Sociedad Concesionaria deberá suscribir ante notario tres transcripciones del presente decreto supremo, en señal de aceptación de su contenido, debiendo protocolizar ante el mismo notario uno de sus ejemplares, dentro del plazo de 15 días corridos contados desde su publicación en el Diario Oficial. Una de las transcripciones referidas precedentemente será entregada para su archivo a la Dirección de Concesiones de Obras Públicas y otra a la Fiscalía del Ministerio de Obras Públicas, ambas deberán ser acompañadas de una copia autorizada de la protocolización efectuada.

3. Solicítase la urgencia de 5 días para el trámite de Toma de Razón del presente decreto supremo, en atención a las razones expuestas en los Considerandos, conforme a lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 111° del DFL MOP N° 850, de 1997, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N° 206, de 1960, Ley de Caminos.

Anótese, tómesese razón y publíquese.- MICHELLE BACHELET JERIA, Presidente de la República.- Eduardo Bitrán Colodro, Ministro de Obras Públicas.- Andrés Velasco Brañas, Ministro de Hacienda.

Lo que transcribo a Ud. para su conocimiento.- Saluda Atte. a Ud., Juan Eduardo Saldívia Medina, Subsecretario de Obras Públicas.

**APRUEBA CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 1 QUE MODIFICA EL CONTRATO DE CONCESION DE LA OBRA PUBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"**

Núm. 664.- Santiago, 16 de agosto de 2006.- Visto:

- El DFL MOP N° 850, de 1997, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N° 206, de 1960, Ley de Caminos.

- El decreto supremo MOP N° 900, de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, y en particular su artículo 19°.

- El decreto supremo MOP N° 956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones.

- El decreto supremo MOP N° 3.308, de fecha 29 de octubre de 1999, que adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Terminal de Pasajeros Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta".

- La resolución N° 520, de 1996, de la Contraloría General de la República que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la resolución N° 55, de 1992.

Decreto:

1. Apruébase el convenio complementario N° 1, de fecha 18 de julio de 2006, que se anexa y forma parte integrante del presente decreto, suscrito por la Dirección General de Obras Públicas, representada por su Director General, don Carlos Rubilar Ottone, ambos domiciliados por estos efectos en calle Morandé N° 71, piso 3°, comuna y ciudad de Santiago, y "Aeropuerto Cerro Moreno Sociedad Concesionaria S.A.", RUT N° 96.912.990-6, debidamente representada por don Oscar Guzmán Hurtado y don Eduardo Escal. Aguirre, todos domiciliados para estos efectos en Avda. Andrés Bello 2711, piso 18, comuna de Las Condes, Santiago. Dicho convenio complementario pasará a formar parte integrante del contrato de concesión.

2. Dispónese que en todo lo no modificado por el convenio complementario que se aprueba por el presente decreto supremo, rigen plenamente las estipulaciones de decreto supremo MOP N° 3.308, de fecha 29 de octubre de 1999 que adjudicó el contrato de concesión, las Bases de Licitación y demás instrumentos que conforman el contrato de concesión.

3. Establécese que la sociedad concesionaria deberá suscribir ante notario tres transcripciones del presente decreto supremo en señal de aceptación de su contenido, debiendo protocolizar ante el mismo notario uno de sus ejemplares conjuntamente con un original del convenio complementario que se aprueba, dentro del plazo de 15 días corridos contados desde su publicación en el Diario Oficial. Una de las transcripciones referidas precedentemente será entregada para su archivo a la Coordinación General de Concesiones de la Dirección General de Obras Públicas y la otra a la Fiscalía del Ministerio de Obras Públicas, ambas deberán acompañarse de una copia autorizada de la protocolización efectuada.

4. Establécese que el Director General de Obras Públicas informará semestralmente a la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda sobre el desarrollo y cumplimiento de las estipulaciones del convenio complementario aprobado por el presente decreto supremo.

Anótese, tómesese razón y publíquese.- MICHELLE BACHELET JERIA, Presidente de la República.- Eduardo Bitrán Colodro, Ministro de Obras Públicas.- Andrés Velasco Brañas, Ministro de Hacienda.

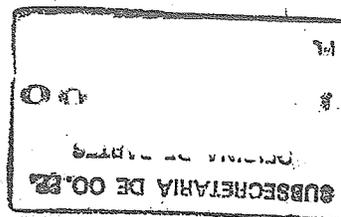
Lo que transcribo a Ud. para su conocimiento.- Saluda atentamente a Ud., Juan Eduardo Saldívia Medina, Subsecretario de Obras Públicas.

**marcas**  
**derechos de Propiedad Industrial:**

- Marcas • patentes de invención
- modelos de utilidad • dibujos y diseños industriales
- esquemas de trazado o topografías de circuitos integrados
- indicaciones geográficas y denominaciones de origen

Presentada y aceptada a tramitación una solicitud de registro, un extracto de ésta deberá ser publicada en el Diario Oficial

DIARIO OFICIAL [www.dpi.cl](http://www.dpi.cl)



MINISTERIO DE HACIENDA  
OFICINA DE PARTES  
17 AGO. 2006  
RECIBIDO

Ref.: Aprueba convenio complementario N°1 que modifica el contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Terminal de Pasajeros Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta".

CONTRALORIA GENERAL  
TOMA DE RAZON  
12 OCT. 2006  
RECEPCION

SANTIAGO, 16 AGO 2006  
N° 664 /

DEPART. JURIDICO		
DEP. T. R. Y REGISTRO		
DEPART. CONTABIL.		
SUB. DEP. C. CENTRAL		
SUB. DEP. E. CUENTAS		
SUB. DEP. C. P. Y BIENES NAC.		
DEPART. AUDITORIA		
DEPART. V. O. P., U y T.		
SUB. DEP. MUNICIP.		

Subsecretaría de O.O.P.P.  
OFICINA DE PARTES  
**TRAMITADO**  
FECHA - 3 NOV 2006

- VISTOS:
- El DFL MOP N° 850, de 1997, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N° 206, de 1960, Ley de Caminos.
  - El Decreto Supremo MOP N° 900, de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, y en particular su artículo 19°.
  - El Decreto Supremo MOP N° 956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones.
  - El Decreto Supremo MOP N° 3308, de fecha 29 de Octubre de 1999, que adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Terminal de Pasajeros Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta".
  - La Resolución N° 520 de 1996 de la Contraloría General de la República que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Resolución N° 55 de 1992.

REFRENDACION

REF. POR IMPUTAC.	\$	
ANOT. POR IMPUTAC.	\$	
DEDUC. DTO.		

851249

V.B. [Signature]  
DIRECTOR  
5033

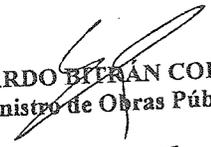
TOMADO RAZON  
[Signature]  
12 OCT. 2006  
Contralor General de la República Subrogante

DECRETO:

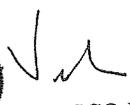
1. **APRUÉBASE** el convenio complementario N° 1 de fecha 18 de julio de 2006, que se anexa y forma parte integrante del presente decreto, suscrito entre la Dirección General de Obras Públicas, representada por su Director General, don Carlos Rubilar Ottone, ambos domiciliados para estos efectos en calle Morandé N° 71 piso 3°, comuna y ciudad de Santiago, y "Aeropuerto Cerro Moreno Sociedad Concesionaria S.A.", RUT N° 96.912.990 - 6, debidamente representada por don Óscar Guzmán Hurtado y don Eduardo Escala Aguirre, todos domiciliados para estos efectos en Avda. Andrés Bello 2711 Piso 18, comuna de Las Condes, Santiago. Dicho convenio complementario pasará a formar parte integrante del contrato de concesión.
2. **DISPÓNESE** que en todo lo no modificado por el convenio complementario que se aprueba por el presente Decreto Supremo, rigen plenamente las estipulaciones del Decreto Supremo MOP N° 3308, de fecha 29 de octubre de 1999 que adjudicó el contrato de concesión, las Bases de Licitación y demás instrumentos que conforman el contrato de concesión.
3. **ESTABLÉCESE** que la sociedad concesionaria deberá suscribir ante notario tres transcripciones del presente Decreto Supremo en señal de aceptación de su contenido, debiendo protocolizar ante el mismo notario uno de sus ejemplares conjuntamente con un original del convenio complementario que se aprueba, dentro del plazo de 15 días corridos contados desde su publicación en el Diario Oficial. Una de las transcripciones referidas precedentemente será entregada para su archivo a la Coordinación General de Concesiones de la Dirección General de Obras Públicas y la otra a la Fiscalía del Ministerio de Obras Públicas, ambas deberán acompañarse de una copia autorizada de la protocolización efectuada.
4. **ESTABLÉCESE** que el Director General de Obras Públicas informará semestralmente a la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda sobre el desarrollo y cumplimiento de las estipulaciones del convenio complementario aprobado por el presente Decreto Supremo.

ANÓTESE TÓMESE RAZÓN Y PUBLÍQUESE

  
MICHELLE BACHELET JERIA  
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

  
EDUARDO BERRÁN COLODRO  
Ministro de Obras Públicas



  
ANDRÉS VELASCO BRAÑES  
Ministro de Hacienda

**CONVENIO COMPLEMENTARIO N°1 DE LA CONCESIÓN DE LA OBRA  
PÚBLICA FISCAL DENOMINADA  
"TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE  
ANTOFAGASTA"**

En Santiago de Chile, a 18 días del mes de julio de 2006, entre la **DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS**, representada por su Director General, don Carlos Rubilar Ottone, ambos domiciliados para estos efectos en calle Morandé N° 59, tercer piso, comuna y ciudad de Santiago, y **"AEROPUERTO CERRO MORENO SOCIEDAD CONCESIONARIA S.A."**, sociedad concesionaria de la obra pública fiscal denominada **"TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"**, RUT N° 96.912.990-6, representada por su Gerente General, don Oscar Guzmán Hurtado, Chileno, Casado, Cédula Nacional de Identidad N° 6.067.221-0, de profesión Ingeniero de Ejecución en Administración de Empresas, y por don Eduardo Escala Aguirre, Chileno, Casado, Cédula Nacional de Identidad, 6.539.201-1, de profesión Ingeniero Civil, ambos domiciliados para estos efectos en, Avda. Andrés Bello 2711 Piso 18, Las Condes, se ha pactado el siguiente convenio complementario que consta de las cláusulas que a continuación se expresan:

**PRIMERO: ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS DEL CONVENIO  
COMPLEMENTARIO**

- 1.1 Por Decreto Supremo del Ministerio de Obras Públicas MOP N° 3308 de fecha 29 de octubre de 1999, publicado en el Diario Oficial N° 36.567 del día 20 de enero de 2000, se adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Terminal de Pasajeros Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta", al licitante "Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte de Chile Limitada", quien constituyó la sociedad concesionaria **"AEROPUERTO CERRO MORENO SOCIEDAD CONCESIONARIA S.A."** Dicho contrato se perfeccionó con la publicación en el Diario Oficial del decreto de adjudicación en la fecha señalada anteriormente; mediante la constitución de la sociedad concesionaria, por escritura pública de fecha 17 de Marzo de 2000, otorgada en la Notaría de Santiago de don Humberto Santelices Narducci, repertorio N° 755-2000, cuyo extracto se inscribió en el repertorio N° 6.636 a fojas N° 8.044 con el N° 6.401, del Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago, correspondiente al año 2000, y se publicó en el Diario Oficial del 4 de Abril de 2000; y mediante la suscripción y protocolización del decreto de adjudicación efectuadas en la notaría de Santiago de don Humberto Santelices Narducci, Repertorio N° 717, de fecha 14 de marzo de 2000. Dichos documentos fueron entregados al Ministerio de Obras Públicas, en forma y plazo legales, dando íntegro cumplimiento a las normas contenidas en el artículo 9 del DS MOP N° 900 de 1996 que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164 del año 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas.



- 1.2 Por Resolución DGOP (Exenta) N° 2077 de fecha 10 agosto de 2004, se autorizó la reforma de estatutos de la Sociedad Concesionaria, para modificar su razón social, la que fue acordada en Junta de Accionistas de fecha 27 de agosto de 2004.
- 1.3 Con fecha 22 de diciembre de 2003, la Comisión Arbitral de la Concesión "Terminal de Pasajeros Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta" dictó sentencia definitiva en la causa iniciada por demanda de Aeropuerto Cerro Moreno Sociedad Concesionaria S.A. contra el Ministerio de Obras Públicas.
- 1.4 Conforme a lo dispuesto en los artículos 19 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69 de su Reglamento, mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 781, de fecha 14 de marzo de 2006, se modificó la obligación establecida en el artículo 1.9.14 de las Bases de Licitación, en el sentido que la obligación de ampliación de capacidad del Terminal de Pasajeros se activará cuando el tráfico de pasajeros, en un año calendario, que se embarcan en el Aeropuerto Cerro Moreno alcance los 450.000 pasajeros embarcados al año o una vez cumplidos 7 años de concesión, lo que ocurra primero. Dicha Resolución se fundó en el hecho que se encontraba en estudio la modificación de la oportunidad de ejecución de la ampliación del edificio Terminal de Pasajeros, incluyendo la posibilidad de optimizar el uso de la inversión asociada, lo que se estimó de interés público, estudio que ha finalizado y de cuyos resultados dan cuenta las cláusulas que se estipulan en el presente Convenio Complementario.
- 1.5 El Director General de Aeronáutica Civil, mediante Oficio D.P. OF Ord. N° 04/A/5/628/1124, de fecha 1 de marzo de 2006, estimó pertinente prescindir de la ampliación inmediata del Terminal de Pasajeros señalando, además, que la determinación de tal prescindencia debe estar supeditada a un mecanismo compensatorio para el Estado que permita salvaguardar los intereses fiscales del sistema aeronáutico.
- 1.6 La Sociedad Concesionaria, compartiendo los fundamentos y propósitos enunciados, ha concordado con el Ministerio de Obras Públicas las cláusulas que en este acto se pactan y que modifican expresamente ciertas condiciones de realización de las obras y del régimen económico del contrato de concesión, en los términos que pasan a expresarse.
- 1.7 Forman parte del presente Convenio Complementario los siguientes anexos, que se adjuntan a éste:

Anexo N° 1: Copia de la sentencia definitiva de la Comisión Arbitral de la Concesión "Terminal de Pasajeros Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta", de fecha 22 de diciembre de 2003



Anexo N° 2: Copia de Resolución DGOP (Exenta) N° 781, de fecha 14 de marzo de 2006.

Anexo N° 3: Descripción, Presupuesto y Cronograma de Ejecución de las Obras Adicionales.

- Ítem 1: Descripción de las Obras Adicionales.
- Ítem 2: Presupuesto de las Obras Adicionales.
- Ítem 3: Cronograma de Ejecución de las Obras Adicionales.

## **SEGUNDO: SOBRE LA MODIFICACIÓN DE LA OBLIGACIÓN DE EJECUTAR LA AMPLIACIÓN DEL EDIFICIO TERMINAL DE PASAJEROS.**

2.1 De conformidad a lo señalado en el numeral 1.3 del presente convenio, mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 781, de fecha 14 de marzo de 2006, se modificó la obligación establecida en el artículo 1.9.14 de las Bases de Licitación, en el sentido que la ampliación de capacidad del Terminal de Pasajeros se activará cuando el tráfico de pasajeros, en un año calendario, que se embarcan en el Aeropuerto Cerro Moreno alcance los 450.000 pasajeros embarcados al año o una vez cumplidos 7 años de concesión, lo que ocurra primero. Dicha Resolución se fundó en el hecho que se encontraba en estudio la modificación de la oportunidad de ejecución de la ampliación del edificio Terminal de Pasajeros, incluyendo la posibilidad de optimizar el uso de la inversión asociada, así como los mecanismos compensatorios de modo de garantizar los intereses fiscales asociados, todo lo cual se estimó de interés público.

2.2 Finalizado el estudio y análisis señalado en el numeral anterior, por medio del presente Convenio Complementario las partes vienen en modificar las obligaciones señaladas en el artículo 1.9.14 de las Bases de Licitación relativas a la Inversión por Etapas, en la forma señalada en los numerales 2.3 y 2.4 siguientes. Dichas modificaciones implican una menor inversión y gasto para la Sociedad Concesionaria, por lo que las partes vienen a estipular, además, las compensaciones necesarias, de modo de mantener el equilibrio económico y financiero del contrato, conforme se acuerda en las cláusulas Tercera, Cuarta y Quinta, incluyendo, además, la renuncia expresa que hace la Sociedad Concesionaria en el párrafo siguiente.

Aeropuerto Cerro Moreno Sociedad Concesionaria S.A. declara expresamente su renuncia a reclamar en cualquier instancia y, en especial, ante la Comisión Conciliadora del contrato de concesión, por cualquier eventual perjuicio, daño o desequilibrio económico del contrato que hubiera tenido su origen en hechos sobrevinientes de aquellos a que se refiere el inciso tercero del artículo 19 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas o por causa imputable a alguna de las partes, en ambos casos, ocurridos con anterioridad a la fecha del presente Convenio Complementario, otorgando un finiquito amplio y total al Ministerio de Obras Públicas.



2.3 Se modifica la obligación establecida en el segundo párrafo del artículo 1.9.14 de las Bases de Licitación, en el sentido que la ampliación de capacidad del Edificio Terminal de Pasajeros se activará inmediatamente cuando el tráfico de pasajeros que se embarcan, en un año calendario, en el Aeropuerto Cerro Moreno, alcance los 450.000 al año.

Si venciere el plazo de la Concesión sin que se verificare el cumplimiento de la condición de 450.000 pasajeros embarcados al año, la Concesionaria quedará liberada de cualquier obligación frente al Ministerio de Obras Públicas referida a la ampliación de la capacidad del edificio terminal.

2.4 Asimismo, se modifica la obligación establecida en el tercer párrafo del artículo 1.9.14 de las Bases de Licitación, en el sentido que el Inspector Fiscal, una vez que se cumpla el número de pasajeros embarcados antes señalado, dará por iniciada la etapa de ampliación y notificará a la Sociedad Concesionaria mediante anotación en el Libro de Explotación, fecha a partir de la cual se comenzará a contar el plazo de seis meses para que la Sociedad Concesionaria presente el proyecto de ampliación correspondiente, en conformidad a lo señalado en las Bases de Licitación.

2.5 Las partes expresamente estipulan que las prórrogas y modificaciones establecidas en la Resolución señalada y regulada por medio del presente convenio complementario, no modifican ninguno de los demás plazos ni obligaciones del contrato de concesión.

### TERCERO: SOBRE LA MODIFICACIÓN DE PAGO DE INGRESO MÍNIMO GARANTIZADO.

De acuerdo a lo establecido en el numeral 2.2 del presente Convenio Complementario, en virtud de la menor inversión y gasto que implica para la Sociedad Concesionaria la modificación establecida en los numerales 2.3 y 2.4 anteriores, se establece la siguiente compensación, de modo de mantener el equilibrio económico y financiero del contrato:

3.1 Se modifica el derecho establecido en el artículo 1.14.2 de las Bases de Licitación, en el sentido que el monto de Ingreso Mínimo Garantizado, para cada año calendario de explotación de la concesión, será el que se estipula en la siguiente tabla:

T Año Calendario de explotación	Ymin_t Ingresos Mínimos Garantizados (UF)
1	39.446



T Año Calendario de explotación	Ymin_t Ingresos Mínimos Garantizados ( UF)
2	41.418
3	43.489
4	45.663
5	47.947
6	47.947
7	47.947
8	47.947
9	47.947

- 3.2 Para efectos de mayor claridad respecto a la modificación establecida en el numeral anterior, se deja constancia que el Año Calendario de Explotación N° 1 corresponde al año 2001 y que, de acuerdo a lo establecido en el artículo 1.14.2 de las Bases de Licitación, en el último año de explotación de la concesión, el Ingreso Mínimo Garantizado por el Estado será por la proporción de los meses que efectivamente operó la Concesión, no habiendo Ingreso Mínimo Garantizado en forma posterior al Año Calendario de explotación N° 9, correspondiente al año 2009.
- 3.3 Aeropuerto Cerro Moreno Sociedad Concesionaria S.A. acepta irrevocablemente la modificación estipulada en la presente cláusula y otorga un finiquito amplio y total al Ministerio de Obras Públicas por todos los aspectos relacionados directa o indirectamente con dicha modificación.

**CUARTO: CUMPLIMIENTO DE LA SENTENCIA DE LA COMISIÓN ARBITRAL DE LA CONCESIÓN "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA".**

De acuerdo a lo establecido en el numeral 2.2 del presente Convenio Complementario, en virtud de la menor inversión y gasto que implica para la Sociedad Concesionaria la modificación establecida en los numerales 2.3 y 2.4 anteriores, se establece la siguiente compensación, de modo de mantener el equilibrio económico y financiero del contrato:

- 4.1 Con fecha 22 de diciembre de 2003, la Comisión Arbitral de la Concesión "Terminal de Pasajeros Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta" dictó sentencia definitiva en la causa iniciada por demanda de Aeropuerto Cerro Moreno Sociedad Concesionaria S.A. contra el Ministerio de Obras Públicas, resolviendo que:  
*"2.- (...) la demandada deberá pagarle, a título de indemnización por su responsabilidad en la creación de una expectativa frustrada y para*



*reestablecer el equilibrio económico financiero de la relación contractual entre ambas, una suma equivalente a UF 22.860."*

*"6.- (...) corresponde a la demandante soportar un 70% de las costas y a la demandada un 30%".*

- 4.2 Aeropuerto Cerro Moreno Sociedad Concesionaria S.A. renuncia irrevocablemente al cobro de la indemnización que se establece en la sentencia definitiva dictada por la Comisión Arbitral del Contrato de Concesión "Terminal de Pasajeros Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta", de fecha 22 de diciembre de 2003, y otorga un finiquito amplio y total al Ministerio de Obras Públicas por todos los aspectos señalados en dicha sentencia arbitral. Adicionalmente, la Sociedad Concesionaria asumirá a su entero costo las costas originadas con posterioridad a la sentencia definitiva, así como los eventuales gastos y costas que generen las estipulaciones pactadas en el presente Convenio Complementario, dándose por cumplida enteramente por parte del MOP la sentencia arbitral mencionada

#### **QUINTO: OBRAS ADICIONALES.**

De acuerdo a lo establecido en el numeral 2.2 del presente Convenio Complementario, en virtud de la menor inversión y gasto que implica para la Sociedad Concesionaria la modificación establecida en los numerales 2.3 y 2.4 anteriores, se establece la siguiente compensación, de modo de mantener el equilibrio económico y financiero del contrato:

- 5.1 Aeropuerto Cerro Moreno Sociedad Concesionaria S.A. acepta ejecutar obras adicionales para mejorar las instalaciones y operación de la obra pública fiscal concesionada por un monto total a suma alzada de UF 5.000 (Cinco Mil Unidades de Fomento).
- 5.2 Dichas obras adicionales se encuentran singularizadas, descritas y valorizadas a suma alzada en el Anexo N° 3 Ítem 1 e Ítem 2 del presente convenio. La construcción, conservación y mantención, explotación y operación de dichas obras se realizará en los términos señalados en las Bases de Licitación y en el presente Convenio Complementario y deberán contar con la aprobación del Inspector Fiscal. Los costos de todos los conceptos asociados a las obras señalados en el presente numeral serán de cargo y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria.
- 5.3 El plazo para la ejecución de las obras se establece en el Anexo N° 3 Ítem 3, "Cronograma de Ejecución de las Obras Adicionales". Los atrasos por parte de la Sociedad Concesionaria la harán incurrir en una multa diaria de 5 UTM por cada día de atraso por cada obra. La aplicación y pago de la multa se regirá por el procedimiento que para dichos efectos se establece en las Bases de Licitación. Sin perjuicio de lo anterior, la oportuna y



correcta ejecución de las obras, así como el cumplimiento de todas las obligaciones que de la presente cláusula se derivan, se encontrará resguardado por las Boletas de Garantía vigentes del contrato, establecidas en las Bases de Licitación.

- 5.4 La Sociedad Concesionaria deberá ampliar, si procede, los seguros por responsabilidad civil y catástrofe, para efectos de cubrir los riesgos asociados a las obras adicionales señaladas en la presente cláusula. La cobertura de riesgos mediante dichos seguros será requisito para el inicio de la ejecución de las obras. El cumplimiento de este requisito será verificado por el Inspector Fiscal.
- 5.5 Cualquier costo, sobrecosto, gasto o perjuicio que se genere, en forma directa o indirecta, por las obras adicionales tratadas en la presente cláusula, será de cargo y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria, la que otorga al Ministerio Obras Públicas un finiquito amplio y total por todos los aspectos relacionados con dichas obras, por lo que no existirán pagos ni costos de ningún tipo por parte del MOP por ningún concepto relacionado con dichas obras.

**SIXTO: OTRAS ESTIPULACIONES SOBRE EL REGIMEN DEL CONTRATO DE CONCESION.**

- 6.1 El Impuesto al Valor Agregado -IVA- soportado por la Sociedad Concesionaria en relación con las obras a que se refiere el numeral 5.1 del presente convenio complementario, recibirá el mismo tratamiento que contempla el artículo 1.14.7 de las Bases de Licitación para dicho impuesto, en relación con las restantes obras contempladas en el contrato de concesión.
- 6.2 Las partes acuerdan que las inversiones materia del presente convenio no se contabilizarán para los efectos de los porcentajes establecidos en el artículo 1.14.6.1 de las Bases de Licitación.
- 6.3 De toda comunicación o hecho relativo al presente Convenio Complementario, así como del contrato de concesión se dejará constancia en el Libro de Explotación.

**SÉPTIMO:** En virtud de las estipulaciones y compensaciones acordadas en el presente convenio, y sujeto a la condición que dichas compensaciones se cumplan totalmente y en la forma acordada en el presente Convenio, la Sociedad Concesionaria otorga al MOP el más amplio, completo y total finiquito, y renuncia a efectuar cualquier reclamación que pudiera haberle correspondido hasta la fecha de suscripción del presente convenio por las materias tratadas en él.

**OCTAVO:** En todo lo no modificado en el presente convenio complementario rigen



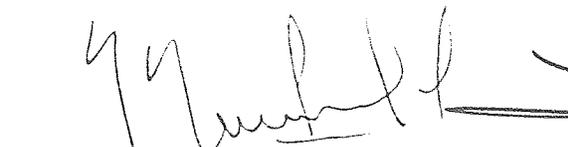
plenamente las estipulaciones del Decreto de Adjudicación, Bases de Licitación y demás instrumentos que forman el Contrato de Concesión.

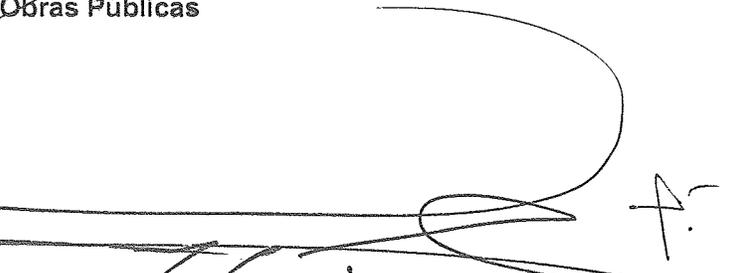
**NOVENO:** El presente convenio complementario tendrá plena validez desde la publicación en el Diario Oficial del decreto supremo que lo apruebe, de conformidad con lo dispuesto por el DFL MOP N° 164 de 1991, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado consta en el Decreto Supremo MOP N° 900 de 1996.

**DÉCIMO:** La personería de don Óscar Guzmán Hurtado y de don Eduardo Escala Aguirre para actuar en nombre y representación de "**AEROPUERTO CERRO MORENO SOCIEDAD CONCESIONARIA S.A.**" consta del Acta de Sesión Ordinaria de su Directorio efectuada con fecha 23 de Mayo de 2006, reducida a escritura pública con fecha 20 de Junio de 2006, en la Notaría de Santiago de don Humberto Santelices Narducci.

**UNDÉCIMO:** El presente convenio se firma en cinco ejemplares, quedando dos de ellos en poder de la Concesionaria, dos en el Ministerio de Obras Públicas, y el quinto deberá ser protocolizado por la Sociedad Concesionaria ante Notario, conjuntamente con la transcripción del D.S. que apruebe el presente convenio, conforme al artículo N° 9 del D.S. MOP N° 900 de 1996.

  
CARLOS RUBILAR OTTONE  
Director General de Obras Públicas

  
EDUARDO ESCALA AGUIRRE  
Aeropuerto Cerro Moreno Sociedad  
Concesionaria S.A.

  
ÓSCAR GUZMÁN HURTADO  
Aeropuerto Cerro Moreno Sociedad  
Concesionaria S.A.



**Anexo N° 1:**  
**Copia de la sentencia definitiva de la Comisión Arbitral de la Concesión “Terminal de Pasajeros Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta”, de fecha 22 de diciembre de 2003 (40 hojas).**

*Handwritten signatures and initials.*



Comisión Arbitral del contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Terminal de Pasajeros Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta"

NOTIFICACIÓN

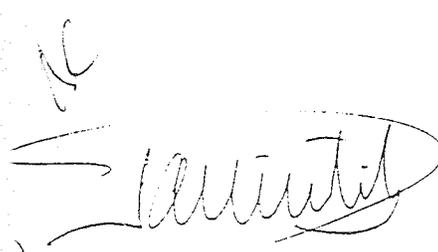
Notifico:

Sentencia Definitiva dictada con fecha 22 de diciembre de 2003.

Ministerio de Obras Públicas

Fecha:

Recibido por:

  
Javier Castillo V.  
Secretario Suplente

COMISION ARBITRAL SECRETARIA
23 DIC 2003
HORA: _____
COPIAS: _____



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

AEROPUERTO CERRO MORENO SOCIEDAD CONCESIONARIA S.A. CON  
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS - SENTENCIA DEFINITIVA

Santiago, 22 de diciembre de 2003.

VISTOS:

Antecedentes Preliminares: Fase Conciliatoria

1) Con fecha 24 de diciembre de 2002, Aeropuerto Cerro Moreno Sociedad Concesionaria S.A. (la "Sociedad Concesionaria"), representada por don Oscar Guzmán Hurtado y por don Enrique Díaz-Rato Revuelta, interpuso reclamación (la "Reclamación") en contra del Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Obras Públicas (el "MOP"), solicitando la intervención de la Comisión Conciliadora del Contrato de Concesión para la Ejecución, Conservación y Explotación de la Obra Pública Fiscal denominada "Terminal de Pasajeros Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta" (la "Comisión Conciliadora") a objeto que propusiera bases de conciliación respecto de las controversias que en ese acto sometió a su consideración.

La Comisión Conciliadora había sido constituida en sesión de fecha 27 de septiembre de 2002, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 36 del Decreto Supremo N°900, del Ministerio de Obras Públicas, de 1996, que fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado del Decreto con Fuerza de Ley N°164 del Ministerio de Obras Públicas, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas (la "Ley de Concesiones"); en el artículo 85 N°5 del Decreto Supremo N°956 del Ministerio de Obras Públicas, de 1997, que fija el Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas (el "Reglamento de Concesiones"); y en el Decreto Exento N°1.335 del mismo Ministerio, de 30 de agosto de 2002 que "Acepta Presidente y establece composición de Comisión Conciliadora del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada Terminal de Pasajeros Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta". Las Normas y Procedimiento de funcionamiento de la Comisión Conciliadora fueron aprobadas por sus miembros y por los representantes de las Partes en sesión de fecha 25 de octubre de 2002, habiendo sido protocolizadas con el N°513, el 26 de noviembre de 2002, en la Notaría de don Iván Torrealba Acevedo.

2) La Reclamación, que rola a fojas 292 y siguientes de los autos conciliatorios, tuvo por objeto que se reconociera la titularidad de la Sociedad Concesionaria sobre los siguientes derechos: (i) derecho a explotar y cobrar por el servicio de asistencia en tierra a las aeronaves consistente en el cargue de combustible en la plataforma; y, (ii) derecho al debido cálculo del reajuste de la tarifa por pasajero embarcado, esto es, con inclusión de decimales en su cálculo y en su resultado. A estos efectos, la Sociedad Concesionaria solicitó que la Comisión Conciliadora fijara las siguientes bases de conciliación:



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

- a) Que conforme al Contrato de Concesión de la Obra Pública Fiscal denominada "Terminal de Pasajeros Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta" (el "Contrato de Concesión"), la Sociedad Concesionaria tiene derecho a explotar y percibir ingresos por los servicios de apoyo a las aeronaves que se presten en la plataforma de estacionamiento durante su escala en el Aeropuerto Cerro Moreno ("ACM").
- b) Que dentro de dichos servicios se encuentra el servicio de cargue de combustible a las aeronaves en plataforma.
- c) Que conforme a lo anterior, a la Sociedad Concesionaria le asiste el derecho de explotar y cobrar por el servicio de apoyo a las aeronaves consistente en el carguío de combustibles que se realiza en la plataforma del ACM.
- d) Que conforme a las Bases de Licitación del ACM (las "BALI"), con la Puesta en Servicio Provisionaria de ACM, se inicia la Etapa de Explotación del Contrato de Concesión, naciendo para la Sociedad Concesionaria el derecho de explotar la obra y de cobrar las tarifas por los servicios aeronáuticos que se presten en la plataforma como parte del área de concesión.
- e) Que según lo señalado, la Sociedad Concesionaria tiene el derecho de reclamar ingresos por el servicio de carguío de combustible en plataforma a partir de la autorización dada por la Dirección General de Obras Públicas (la "DGOP") a la Puesta en Servicio Provisionaria de ACM, esto es, a partir de las 00:00 hrs. del 14 de septiembre de 2001.
- f) Que por otra parte, de acuerdo al Contrato de Concesión, la Sociedad Concesionaria tiene derecho a reajustar la tarifa por pasajero embarcado en la forma establecida en las BALI y no de la manera en que lo viene haciendo el MOP. Conforme a lo anterior, corresponde que el reajuste semestral de la tarifa por pasajero embarcado incluya decimales tanto en su determinación como en su resultado.
- g) Que las costas originadas en la Reclamación deben ser asumidas en su totalidad por el MOP; o, en subsidio, de una manera distinta a la establecida en las Normas y Procedimiento de la Comisión Conciliadora, las cuales señalan que deben ser de cargo de la parte que solicita la intervención de la Comisión.
- 3) Por resolución de fecha 2 de enero de 2003 (fojas 321), se confirió traslado para contestar al MOP, habiendo sido notificada personalmente dicha resolución el día 3 de enero de 2003. Por escrito de fojas 334, el MOP solicitó ampliación del plazo para contestar la Reclamación, petición que fue acogida por resolución de fojas 337.
- 4) Mediante escrito de fecha 5 de marzo de 2003 que rola a fojas 341, el MOP, representado por don Jorge Norambuena Hernández, evacuó el traslado para contestar, solicitando el total rechazo de la Reclamación presentada por la Sociedad Concesionaria, con expresa



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

condenación en costas. La contestación a la Reclamación se funda en los siguientes antecedentes:

- a) El artículo 1.10.3, C.3 de las BALI establece que la Sociedad Concesionaria tiene derecho a explotar los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos comprendidos en el artículo 1.10.2 de las BALI a partir de la Puesta en Servicio Provisionaria de ACM, a excepción de aquellos servicios que la Dirección General de Aeronáutica Civil (la "DGAC") ofrecía fuera del área de concesión al 15 de julio de 1999 (fecha de apertura de las ofertas de los licitantes, según el artículo 1.5.1 de las BALI).
  - b) Según se señaló expresamente en la Circular Aclaratoria N°3 de las BALI, de fecha 25 de junio de 1999 (que rola a fojas 157 y siguientes), dentro de los servicios que la DGAC ofrecía fuera del área de concesión al 15 de julio de 1999 (fecha de apertura de las ofertas), y que el concesionario se compromete a no explotar, se encuentra el "Combustible de aviación (ESSO)".
  - c) En consecuencia, de los servicios que puede explotar la Sociedad Concesionaria dentro del área de concesión, queda expresamente excluido el servicio de combustible de aviación. Dado que no se hace distinción alguna, no puede diferenciarse entre el almacenamiento, transporte y carguío, quedando todos incluidos dentro del concepto "servicio de combustible de aviación".
  - d) Esta misma excepción a los servicios que puede prestar la Sociedad Concesionaria se contempla en todos los demás contratos de concesión de obras aeroportuarias. En todos ellos, se trata de un servicio que queda bajo la competencia exclusiva de la DGAC.
  - e) En relación con el mecanismo de reajuste de la tarifa por pasajero embarcado, no procede determinarlo con inclusión de decimales, pues ni las BALI ni la propia Sociedad Concesionaria en su Oferta Económica consideran tarifa con expresión de decimales.
  - f) Además, la ley N°19.679, de 2000, del Ministerio de Hacienda, suprimió de las monedas que rigen en el país, las expresiones \$0,50, \$0,10, \$0,05 y \$0,01, por lo que existe una imposibilidad legal absoluta de cobrar centavos a los pasajeros.
- 5) Por resolución de fecha 14 de marzo de 2003 (fojas 377), la Comisión Conciliadora recibió la causa a prueba por el término de 15 días, y fijó los hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos sobre los cuales debía recaer.
- 6) La Sociedad Concesionaria rindió prueba instrumental, según consta en presentaciones de fojas 292, 627. Asimismo, rindió prueba testimonial en la audiencia del día 9 de abril de 2003. En dicha oportunidad, la Comisión Conciliadora tomó declaración a los testigos señores Álvaro Gallegos Bresler (fojas 748 a 759), Guillermo Dieterich Rodríguez (fojas 759



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

a 769) y Juan Alfredo Lacassie Wiederhold (fojas 769 a 776). Por su parte, el MOP rindió prueba documental, según consta en escritos de fojas 341, 732, 795 y 866.

Además, el día 4 de abril de 2003, la Comisión Conciliadora, acompañada por los apoderados de las Partes, efectuó una inspección personal a las instalaciones del Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta, según da cuenta el acta respectiva, que rola a fojas 892 y siguientes.

7) Por resolución de fecha 14 de abril de 2003 (fojas 742), la Comisión Conciliadora citó a las Partes a Audiencia de Conciliación, en conformidad con lo establecido en el artículo 16 de las Normas y Procedimiento. Dicha Audiencia de Conciliación se llevó a efecto el 21 de abril de 2003 (acta rola a fojas 922 y siguientes), oportunidad en la cual la Comisión Conciliadora presentó a las Partes la Propuesta de Bases de Conciliación, documento que rola a fojas 908 a 921. Con fecha 5 de mayo de 2003, se efectuó una Audiencia Complementaria de Conciliación (fojas 931), en la cual prosiguieron las conversaciones sostenidas con las Partes a efectos de alcanzar un arreglo entre ellas. Asimismo, el Presidente de la Comisión, comisionado al efecto por la misma Comisión y por las Partes, sostuvo reuniones separadas y reservadas con los representantes de la Sociedad Concesionaria y del MOP, con el propósito de acercar las posiciones entre las Partes.

8) Mediante presentación de fojas 937, el MOP rechazó formalmente las Bases de Conciliación propuestas por la Comisión. Conforme lo anterior, y dado que había vencido el plazo fijado en las Normas y Procedimiento para que se produjera conciliación, sin que ello ocurriera, la Comisión Conciliadora certificó el término de sus funciones conciliadoras respecto de la Reclamación presentada por la Sociedad Concesionaria, según ello consta a fojas 939. Dicha certificación fue notificada a las Partes con fecha 20 de mayo de 2003.

Procedimiento Arbitral

9) Por escrito de fecha 26 de mayo de 2003, la Sociedad Concesionaria solicitó que la Comisión Conciliadora se constituyera en Comisión Arbitral a objeto que en ese carácter conociera y resolviera el conflicto surgido entre las Partes. En sesión celebrada el 28 de mayo de 2003, se constituyó la Comisión Arbitral del Contrato de Concesión para la Ejecución, Conservación y Explotación de la Obra Pública Fiscal denominada "Terminal de Pasajeros Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta" (la "Comisión Arbitral"), procediendo a abrir nuevo expediente. Las Normas y Procedimiento de funcionamiento de la Comisión Arbitral, aprobadas por los miembros de la Comisión y por los representantes de las Partes, fueron protocolizadas bajo el N°3.887, con fecha 9 de junio de 2003, en la Notaría de don Eduardo Avello Concha.

10) Con fecha 23 de junio de 2003 (fojas 35 de los autos arbitrales), la Sociedad Concesionaria, representada por don Enrique Díaz-Rato y don Carlos Ugarte Cruz-Coke, presentó demanda en procedimiento arbitral (la "Demanda") en contra del MOP, representado por el Director General de Obras Públicas. Adicionalmente, y en cumplimiento de la resolución de fojas 101, que acogió la excepción dilatoria de ineptitud del



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

libelo opuesta por el MOP a fojas 82, con fecha 1° de agosto de 2003 (fojas 110), la Sociedad Concesionaria efectuó presentación complementaria a la Demanda, precisando las peticiones concretas que se contienen en la misma.

La Sociedad Concesionaria demanda:

- a) Que se declare su titularidad sobre el derecho a prestar el servicio de asistencia en tierra a las aeronaves, consistente en el carguío de combustibles que se realiza en la plataforma de estacionamiento de aeronaves durante su escala en el aeropuerto, y percibir ingresos por el mismo concepto a partir de la Puesta en Servicio Provisional del ACM (00:00 hrs. del día 14 de septiembre de 2001).
- b) Que conforme a lo anterior, se condene al MOP a pagar la suma equivalente a 17.000 Unidades de Fomento por concepto de derechos que ha cobrado la DGAC y que se han devengado a favor de la Sociedad Concesionaria, por el período comprendido entre las 00:00 hrs. del 14 de septiembre de 2001 al 31 de julio de 2003, más lo que se devengue desde esta última fecha hasta el pago efectivo, o en su defecto, por el período que la Comisión Arbitral determine, o a la suma que se estime conforme con el mérito del proceso; lo anterior, sin perjuicio de las compensaciones que la Comisión Arbitral ordene efectuar al MOP como prestación en equivalencia.
- c) Que se condene a pagar al MOP el equivalente a 76.000 Unidades de Fomento, por concepto de la diferencia entre lo que ha cobrado efectivamente la DGAC entre el 14 de septiembre de 2001 y 31 de julio de 2003, y lo que según las BALI la Sociedad Concesionaria está facultada a cobrar, por el servicio de cargue de combustible, esto es, un 20% de derecho mensual de operación; más lo que por este concepto se devengue entre el 31 de julio de 2003 y la fecha de pago efectivo, o en su defecto, por el período que la Comisión Arbitral determine; o la suma que dicha Comisión determine conforme al mérito del proceso; lo anterior, sin perjuicio de las compensaciones que la Comisión Arbitral ordene efectuar al MOP como prestación en equivalencia.
- d) Que se declare que en el futuro el derecho a cobrar por el servicio de cargue de combustible de aviación en plataforma corresponde exclusivamente a la Sociedad Concesionaria; que en subsidio del otorgamiento íntegro de dicho derecho, se condene a pagar al MOP el equivalente a 616.000 Unidades de Fomento, a título de compensación por el no otorgamiento del derecho reclamado en este punto, o en su defecto, que se condene al MOP a pagar la suma que la Comisión Arbitral determine según el mérito del proceso; lo anterior, sin perjuicio de las compensaciones que la Comisión Arbitral ordene efectuar al MOP como prestación en equivalencia.
- e) Que se declare el derecho de la Sociedad Concesionaria a reajustar la tarifa por pasajero embarcado con inclusión de decimales tanto en su cálculo como en su



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

resultado; lo anterior, sin perjuicio de las compensaciones que la Comisión Arbitral ordene efectuar al MOP como prestación en equivalencia.

f) Que conforme a lo anterior, se condene a pagar al MOP la cantidad de \$945.514, por concepto de las diferencias producidas desde el 14 de septiembre de 2001 hasta el 30 de junio de 2003 como consecuencia de la aplicación que se ha dado a la fórmula de reajuste de la tarifa por pasajero embarcado, más lo que por este mismo concepto se devengue hasta la fecha de pago efectivo; o a la suma que la Comisión Arbitral determine conforme el mérito del proceso; lo anterior, sin perjuicio de las compensaciones que la Comisión Arbitral ordene efectuar al MOP como prestación en equivalencia.

g) Que se declare que los pagos que corresponda efectuar al MOP, por los conceptos demandados ya mencionados, deben efectuarse con el respectivo reajuste, más los intereses corrientes calculados desde la fecha en que se percibieron esas cantidades o desde la fecha de notificación de la demanda o, en subsidio, desde la fecha que la Comisión Arbitral determine.

h) Que se condene al MOP al pago de las costas o, en subsidio, se le condene a pagar la mitad de las costas del procedimiento conciliatorio y del procedimiento arbitral.

11) Por resolución de fecha 4 de agosto de 2003 (fojas 117), se confirmó traslado para contestar al MOP, habiendo sido notificada dicha resolución el día 5 de agosto del mismo año.

12) Mediante escrito de fecha 20 de agosto de 2003 que rola a fojas 120 (la "Contestación"), el MOP, representado por don Jorge Norambuena Hernández, evacuó el traslado para contestar, solicitando el total rechazo de la Demanda presentada por la Sociedad Concesionaria, con expresa condenación en costas, reiterando y complementando al efecto los fundamentos expuestos en su escrito de contestación a la Reclamación presentado en los autos conciliatorios.

13) Por resolución de fojas 145, dictada el 27 de agosto de 2003, se recibió la causa a prueba por el término de 8 días y se fijaron los hechos sustantivos, pertinentes y controvertidos sobre los cuales debía recaer. Dicha resolución fue debidamente notificada a las Partes el día 28 de agosto de 2003.

14) La Sociedad Concesionaria rindió la prueba instrumental acompañada en sus escritos de fojas 35, 110 y 158. Por su parte, el MOP rindió la prueba documental acompañada en su presentación de fojas 168.

En la audiencia testimonial realizada el 8 de septiembre de 2003, declaró como testigo de la Sociedad Concesionaria el señor Jorge Antonio Quiroz Castro (fojas 236 a 247). En la audiencia efectuada con fecha 9 de septiembre de 2003 declararon los testigos presentados por el MOP, señores Ricardo Eduardo Castelli Pauliac (fojas 248 a 265), Jorge Pedro Auger



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

Saavedra (fojas 265 a 269) y Juan Andrés Vásquez Valenzuela (fojas 269 a 299). Finalmente, declaró en estos autos el testigo presentado por el MOP don Mauricio Matamoros Leal, en la audiencia de fecha 8 de septiembre de 2003, complementada en la audiencia de fecha 25 de septiembre del mismo año (fojas 300 a 309).

Por último, obran como antecedentes probatorios en estos autos, todos los documentos y diligencias de prueba practicadas en la etapa conciliatoria, puesto que conforme a lo dispuesto en el artículo 15 de las Normas y Procedimiento de funcionamiento de la Comisión Arbitral, todo lo obrado ante la Comisión Conciliadora con motivo de la Reclamación formulada con fecha 24 de diciembre de 2002 por la Sociedad Concesionaria, se entiende formar parte de este procedimiento arbitral.

15) La Sociedad Concesionaria evacuó el trámite de observaciones a la prueba en escrito de fojas 312, y el MOP mediante presentación de fojas 336, ambas de fecha 30 de octubre de 2003.

16) A fojas 367, la Comisión Arbitral citó a las Partes a oír sentencia y ordenó a las Partes acompañar documentos como medida para mejor resolver. Por medio de escritos de fojas 371 y 390, el MOP y la Sociedad Concesionaria, respectivamente, cumplieron lo ordenado por la Comisión, acompañando los documentos requeridos.

Y CONSIDERANDO LO SIGUIENTE:

1. Corresponde, para comenzar, analizar la primera pretensión que contiene la Demanda interpuesta por la Sociedad Concesionaria ante esta Comisión Arbitral, que es aquella por la que persigue que se le reconozca la titularidad del derecho a cobrar por asistencia en tierra a las aeronaves, particularmente en lo que se refiere al denominado "servicio de cargue —o carguío— de combustible en plataforma".
2. Explica la Sociedad Concesionaria que, formando parte del área de Concesión la plataforma de estacionamiento del ACM, corresponde a la Sociedad Concesionaria la potestad (derecho-deber) de explotar el conjunto de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos que en dicha plataforma se presten, desde la fecha de la Puesta en Servicio Provisionaria de la Concesión. Agrega luego que, de acuerdo con las BALI del ACM, constituyen servicios aeronáuticos los servicios de apoyo a las naves durante su escala en el aeropuerto, y que, siendo el servicio de cargue de combustible a las aeronaves un servicio de apoyo a las mismas, la titularidad de su explotación recae en la Sociedad Concesionaria. Como consecuencia, ella tiene la facultad de cobrar las tarifas correspondientes a esa explotación.
3. Continúa expresando la Sociedad Concesionaria que, desde la fecha de la Puesta en Servicio Provisionaria de la Concesión, ella no ha efectuado cobro alguno por el servicio de cargue de combustible en plataforma, y que el Ministerio de Obras Públicas, a pesar de las solicitudes que la Sociedad Concesionaria efectuó con anterioridad a la fecha de la Reclamación que dio origen a este procedimiento, no le autorizó a realizar la explotación



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

de ese servicio de cargue y sus correspondientes cobros. Este es el origen de la primera pretensión que da origen a esta Demanda en juicio arbitral.

4. Sobre esta pretensión, debe empezar señalándose que las siguientes son materias no controvertidas por las Partes durante el curso de este proceso arbitral (y del procedimiento conciliatorio precedente):
  - 4.1. El artículo 11 de la Ley de Concesiones y los artículos 54 c) y 3 N°30, de su Reglamento prescriben que la Sociedad Concesionaria tiene derecho a percibir la tarifa estipulada en el Contrato de Concesión como contrapartida del servicio que preste en ejecución de ese Contrato.
  - 4.2. Las Bases de Licitación del ACM, en su artículo 1.10.1. a) establecen que con la Puesta en Servicio Provisionaria de la Obra comienza la etapa de explotación de la misma, comprendiéndose dentro de esa explotación "la prestación del servicio básico para el que fue construida la obra", lo que incluye, más precisamente, "la prestación y explotación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos de acuerdo a lo señalado en los artículos 1.10.2, 1.10.3, 1.10.4 [de las BALI] y lo presentado por el licitante en su oferta".
  - 4.3. A su vez el artículo 1.10.2. de las BALI, define los referidos servicios aeronáuticos, que caen dentro de la esfera de explotación concedida a la Sociedad Concesionaria, como "todos aquellos que se relacionan con los servicios de apoyo a las naves durante su escala en el aeropuerto y otros servicios en tierra". Agrega que "(...) El Concesionario deberá prestar estos servicios, durante el período de explotación y tendrá derecho a percibir ingresos mediante el cobro de tarifas a los usuarios (...)".
  - 4.4. En el mismo sentido, el artículo 1.10.2. I c) de las BALI precisa que "El Concesionario deberá explotar las áreas destinadas para los servicios de asistencia en tierra a las aeronaves (...) que los prestadores de servicios realizan en plataforma".
  - 4.5. En lo que dice relación con las tarifas a percibir por la explotación de los mencionados servicios, las BALI establecen en su artículo 1.10.3.B.1., que "El Concesionario tendrá derecho a cobrar las tarifas que determine para los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos que explote, respetando las restricciones de tarifa señaladas en las presentes Bases".
5. En cuanto al área concesionada a favor de la Sociedad Concesionaria, el artículo 2.3. de las BALI precisa que ésta comprende, entre otras la "(...) h) plataforma de estacionamiento de aeronaves". Como lo declararon testigos dignos de crédito presentados en el curso de este proceso arbitral, fue intención de la autoridad, en el caso del ACM, concesionar la plataforma (o "loza" en los términos técnicos más coloquiales de los testigos) como una forma de asegurar ingresos atractivos para los licitantes que, probablemente, no se veían satisfechos con la simple concesión de otras locaciones menos rentables en ese aeropuerto, tales como los estacionamientos o duty free. Por eso, y desde que el conjunto de negocios a concesionar se determina específicamente por



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

la autoridad, para cada aeropuerto, en función de hacer atractiva la concesión aeroportuaria, según la realidad del respectivo aeropuerto, y de acuerdo con la mayor o menor rentabilidad que a cada negocio cabe en el mismo, se decidió en el caso del ACM -así como en la concesión del Aeropuerto de Concepción- concesionar la plataforma, en lo que constituyó una innovación respecto del área concesionada en los anteriores aeropuertos, como, por ejemplo, el de Santiago. Así lo señalaron, por ejemplo, los testigos señores Gallegos (fojas 755), Dieterich (fojas 767) y Lacassie (fojas 771 y 775) todos ellos presentados en el curso del procedimiento conciliatorio.

6. De lo anterior se colige que no constituyen materias controvertidas por las Partes del proceso las siguientes: (i) que la Sociedad Concesionaria tiene derecho a explotar la Concesión desde su Puesta en Servicio Provisional, desarrollando aquellos servicios autorizados por el Contrato de Concesión, y pudiendo a su vez cobrar las tarifas correspondientes a la explotación; (ii) que dentro de los servicios que el Contrato de Concesión autoriza explotar a la Sociedad Concesionaria se encuentran aquellos servicios aeronáuticos denominados "de apoyo a las naves durante su escala en el aeropuerto"; y (iii) que, siendo coherente con que los mencionados servicios de apoyo a las naves se prestan dentro de la plataforma del aeropuerto, las BALI establecieron dentro del área concesionada a dicha plataforma.
7. Habiendo pleno consenso entre las Partes sobre lo anterior, la discusión central que se ha planteado sobre esta pretensión es la de determinar si, dentro de estos servicios de apoyo a las naves, explotables por la Sociedad Concesionaria, cabe incluir, de acuerdo con el Contrato de Concesión, el servicio de "cargue de combustible" a las aeronaves.
8. Dicho servicio de cargue de combustible, según se pudo constatar en la inspección personal practicada por esta Comisión Arbitral a la plataforma del ACM (cuya acta consta en fojas 892 y ss. de los autos conciliatorios), consiste en la provisión de combustible a las aeronaves, durante su escala, lo que se realiza a través de dos modalidades. Por la primera, camiones estanque transportan el combustible hasta la plataforma donde se conectan a las aeronaves mediante mangueras para efectuar el carguío. Por la segunda, dicho combustible es transportado por medio de ductos subterráneos (redes hidrantes) que se extienden desde los tanques de almacenamiento de combustible, que están situados fuera de la plataforma, hasta la plataforma misma, en cuya superficie emergen en puntos denominados "pits"; luego se conectan mangueras, por un extremo, a los pits, y, por otro, a la aeronave, para efectuar el carguío.
9. Pues bien, si se discute en estos autos si el servicio de cargue de combustible forma o no parte de aquellos "servicios de apoyo a las naves durante su escala en el aeropuerto", es porque existe controversia entre las Partes sobre el alcance que tiene, en el marco del Contrato de Concesión, una excepción explícita que se establece en el artículo 1.10.3.C.3. a los artículos 1.10.1. y 1.10.2. Como se ha señalado, los artículos 1.10.1. y 1.10.2. otorgan a la Sociedad Concesionaria la facultad, entre otras, de explotar los servicios aeronáuticos en el área de concesión (incluyendo el servicio de apoyo a las naves durante su escala en el aeropuerto). A su vez, el artículo 1.10.3. C.3. indica que "Asimismo, el Concesionario se compromete a no explotar servicios que a la fecha señalada en



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

1.5.1. de las presentes Bases [corresponde al 15 de julio de 1999, fecha de apertura de las ofertas], la DGAC ofrezca fuera del área de concesión". (Las negrillas son agregadas)

10. Con esto, se consagra en las BALI una excepción a la regla general de acuerdo con la cual la explotación de los servicios aeronáuticos, entre otros, es de competencia de la Sociedad Concesionaria. De acuerdo con este artículo 1.10.3.C.3., el Estado, representado por el MOP en las BALI, reserva a la DGAC la explotación de ciertos servicios; en particular, de aquellos servicios que a la fecha de apertura de las ofertas de los licitantes ya se explotaban por la DGAC fuera del área de concesión. Según quedó acreditado de la abundante prueba testimonial rendida sobre este punto, la existencia de esta cláusula de "no competencia bilateral" o de "exclusividad de la DGAC", como se le denominó, se consagró en todas y cada una de las BALI de aeropuertos concesionados, y persiguió delimitar el campo de los servicios que se concesionarían a los privados, de aquellos otros que, por razones de seguridad o de política aeroportuaria, se reservarían a la autoridad competente en materia aeroportuaria (la DGAC). Así lo explicaron los testigos señores Castelli (fojas 262), Auger (fojas 266) y Vásquez (fojas 270 y 277), todos ellos presentados por el MOP en estos autos arbitrales.

11. En cuanto al alcance de esta "cláusula de exclusividad de la DGAC" y frente a las preguntas que en el marco del proceso de licitación del Contrato de Concesión se hicieron sobre su sentido (particularmente, sobre el "detalle de los servicios que, a la fecha de apertura de las ofertas, eran ofrecidos por la DGAC fuera del área de concesión, y respecto a los cuales la Sociedad Concesionaria debía comprometerse a no explotar" - pregunta N°17- ), la Circular Aclaratoria N°3, redactada por el MOP, contestó: "El Concesionario se debe comprometer a no explotar, de acuerdo a lo señalado en 1.10.3. C.3. de las Bases de Licitación, los siguientes servicios que la DGAC presta fuera del área de concesión: • Combustibles de aviación (ESSO). (....)". (Las negrillas son agregadas).

12. La discrepancia que las Partes han sostenido en este proceso dice relación con la interpretación que dan al artículo 1.10.3.C.3. de las BALI (BALI que forman parte íntegra del Contrato de Concesión) y al alcance que ellas otorgan a la respuesta que el MOP dio a la pregunta N°17 en la Circular Aclaratoria N°3. La discusión entre ellas supone también un distinto entendimiento de lo que incluye el concepto de servicio de "combustibles de aviación" mencionado en la Circular Aclaratoria.

12.1. Para la Sociedad Concesionaria, tanto el artículo 1.10.3.C.3. como la respuesta N°17 mencionados, deben interpretarse en el sentido que la exclusividad mantenida por la DGAC sólo puede referirse al servicio de almacenamiento de combustible pues sólo ese servicio, en concepto de la Sociedad Concesionaria, había sido concesionado por la DGAC a favor de ESSO al 15 de julio de 1999. A lo más, reconoce en algunas partes de sus escritos, podría esa exclusividad de la DGAC extenderse al transporte de combustible. Pero no podría abarcar el carguo de combustible pues ese servicio no fue nunca concesionado a ESSO, por un lado, ni, por otro lado, podía haber sido prestado por la DGAC fuera del área de concesión,



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

desde que, en su esencia, el cargue de combustible se efectúa en plataforma. Respecto del carguío, por lo tanto, al no haber exclusividad alguna a favor de la DGAC, se volvería a la regla general contemplada en el Contrato de Concesión, de acuerdo con la cual la explotación de los servicios de apoyo a las naves en plataforma es de resorte de la Sociedad Concesionaria (Conf. Demanda, fojas 43 a 48 de estos autos arbitrales).

12.2. Para el MOP, en cambio, el concepto de "combustibles de aviación" es único e indivisible, comprendiendo el almacenamiento, transporte y carguío. El conjunto de este servicio de combustible es el que la DGAC explotaba fuera del área de concesión a la fecha de apertura de las ofertas y, por lo tanto, es este servicio en su globalidad el que había concesionado a ESSO. El servicio íntegro en cuestión, en concepto de la DGAC, se presta fuera del área de concesión, pues el carguío supone únicamente el ingreso temporal a la plataforma, mas no la ocupación permanente de espacio físico en la misma. Por lo tanto, argumenta el MOP, no toca a la Sociedad Concesionaria ni la explotación del almacenamiento, ni del transporte, ni del carguío del combustible, por corresponder el desarrollo de todas estas actividades, en exclusividad, a la DGAC. (Conf. Contestación a la demanda, fojas 130 a 135 de estos autos).

12.3. Así, la materia central de discusión en este proceso, en lo que se refiere a la primera pretensión de la demandante, consiste en el alcance que ha de darse a la exclusividad sobre ciertos servicios que el Contrato de Concesión otorga a la DGAC, como excepción a la regla general según la cual corresponde a la Sociedad Concesionaria explotar los servicios de apoyo a las naves en plataforma. Como se analizará en detalle, sobre este punto central de discusión entre las Partes, se rindió abundante prueba documental y testimonial en autos.

13. Con claridad aparece, entonces, que el punto de debate es un conflicto relativo a la interpretación de los términos del Contrato de Concesión. Siendo así las cosas, es preciso hacer un paréntesis en el decurso de estas consideraciones, para dejar en claro los puntos de vista de esta Comisión Arbitral sobre las normas de interpretación de los contratos, del contrato administrativo en particular, y, más específicamente, del contrato de concesión de obra pública fiscal, aplicables a la decisión de este conflicto.

13.1. En lo que toca a la interpretación de los contratos, existen dos vertientes o escuelas principales. La primera de ella está recogida, en buena medida, en el título XIII, "De la Interpretación de los Contratos", del Libro IV del Código Civil chileno (artículos 1560 a 1566). El criterio principal que dimana de estas normas es el llamado de interpretación subjetiva, que procura colocar al intérprete en el lugar de las partes contratantes e indagar o desentrañar su intención al tiempo del contrato.

Hay diversidad de pareceres acerca de si estas normas de interpretación de los contratos son meras guías o consejos para los jueces o tienen un carácter imperativo. Esta Comisión no se inclina hacia ninguno de estos extremos; a su parecer, estas



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

reglas deben tomarse en cuenta muy seriamente pero sin atribuirles un carácter necesariamente imperativo, en particular en atención a lo que se dirá a continuación sobre otras formas de interpretación.

13.2. Una segunda vertiente, que es crecientemente aceptada en la doctrina contemporánea, en particular en lo que se refiere a contratos modernos, es la llamada interpretación objetiva, de acuerdo a la cual el contrato es considerado como un hecho social, susceptible de ser interpretado de acuerdo a "las circunstancias de la especie", independientemente de que, conforme a los criterios tradicionales, se considere que el contrato es "oscuro" o "claro". La interpretación de las circunstancias de la especie incluye lo relativo al objeto del contrato; a las finalidades o motivaciones de las partes, sean éstas económicas, de interés público o de otro carácter; al lugar en que se desarrolla el contrato y, especialmente, a las prácticas o costumbres que en ese lugar imperan respecto de tales contratos o, en general, respecto de la actividad, industria o negocio de que se trate. Tomando en cuenta tales circunstancias de la especie, la interpretación de las cláusulas del contrato y, en particular, la interpretación del sentido y alcance de las respectivas obligaciones que contraen las partes, se realiza desde la perspectiva de un personaje hipotético, un hombre o persona razonable. Esto es, se interpreta el contrato a partir del juicio prudencial que probablemente se formaría una persona media, conocedora del rubro o actividad respectivo, sobre cómo deben entenderse las expectativas razonables de las partes, entre otros factores relevantes que contribuyen a determinar cómo deben comprenderse las cláusulas del contrato en cuestión sobre cuya inteligencia existe controversia entre las partes.

13.3. A juicio de esta Comisión, las dos vertientes o criterios de interpretación mencionados no son excluyentes, sino que pueden complementarse. En lo que toca a las reglas de la llamada interpretación subjetiva, en la Demanda que nos ocupa parece, en un primer análisis, que cobra especial relevancia lo preceptuado en los artículos 1560, 1562, 1564 y 1566, inciso segundo, del Código Civil<sup>1</sup>.

13.4. Además de lo anterior, al interpretar un contrato de obra pública fiscal, como es el caso del Contrato de Concesión, deben tenerse en cuenta, aparte de las reglas de interpretación arriba mencionadas, las características específicas del contrato que

<sup>1</sup> Art.1560: Conocida claramente la intención de los contratantes, debe estarse a ella más que a lo literal de las palabras.

Art.1562: El sentido en que una cláusula puede producir algún efecto, deberá preferirse a aquel en que no sea capaz de producir efecto alguno.

Art. 1564: Las cláusulas de un contrato se interpretarán unas por otras, dándose a cada una el sentido que mejor convenga al contrato en su totalidad. Podrán también interpretarse por las de otro contrato entre las mismas partes y sobre la misma materia. O por la aplicación práctica que hayan hecho de ellas ambas partes, o una de las partes con aprobación de la otra.

Art.1566, inciso segundo: Pero las cláusulas ambiguas que hayan sido extendidas o dictadas por una de las partes, sea acreedora o deudora, se interpretarán contra ella, siempre que la ambigüedad provenga de la falta de una explicación que haya debido darse por ella.



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

es materia de interpretación. Entre ellas se cuentan, de modo relevante, las siguientes:

- a. El carácter complejo (o, al decir de algunos, mixto) de dicho contrato que es, en parte, acto de autoridad o normativa reglamentaria y, en parte, contrato administrativo.
- b. La relación entre las partes que este contrato implica, que es de largo plazo y de cooperación en prosecución de una finalidad de interés público (sin perjuicio del legítimo interés de lucro del concesionario).
- c. En relación al mismo interés público, la importancia de que no solamente cada contrato de concesión opere de acuerdo a lo esperado, sino que el sistema mismo de política de concesiones funcione adecuadamente, y la relevancia que tiene cada caso particular como precedente, incentivo o desincentivo, en relación al funcionamiento total del sistema.
- d. Dentro del mismo orden de ideas, la circunstancia de que el contrato de concesión de obra pública no es, en un sentido clásico, un contrato a riesgo y ventura del inversionista, sino más bien es una convención con riesgos y beneficios acotados, en orden a asegurar la estabilidad en la relación económica (lo que se manifiesta, por ejemplo, en el ingreso mínimo garantizado para el concesionario y, como contrapartida, en una participación eventual del Estado en los ingresos del concesionario, más allá de cierto nivel de ingreso). El riesgo por parte del contratista asume una característica especial dentro de los contratos de concesión. En ellos, el concepto "clásico" de riesgo ha sido reemplazo por el principio de intangibilidad de la remuneración, que se expresa también en el principio llamado de "ecuación económico-financiera", según el cual las condiciones de explotación de la obra deben permitir al concesionario, en el número de años por el que se otorga la concesión, pagar el financiamiento obtenido, solventar los gastos de conservación y generar un razonable beneficio empresarial.
- e. El punto anotado acertadamente por algunos autores, en cuanto a que no todo lo que, desde una perspectiva estrecha, puede parecer ventajoso para el aparato estatal, es necesariamente una cuestión de interés público.
- f. La relevancia especial que el principio general de buena fe adquiere en derecho administrativo y, en particular, en los contratos de concesión de obra pública.

14. En aplicación de los precedentes criterios de interpretación y de acuerdo de las reglas de la sana crítica, se procederá, a continuación, a determinar, en concepto de esta Comisión, lo siguiente: (i) cuál habría sido la política general existente en materia de explotación de los servicios de combustibles, a la fecha en que se abrió el proceso de licitación del ACM; (ii) si efectivamente el Contrato de Concesión del ACM contempló a favor de la Sociedad Concesionaria el derecho a explotar el servicio de carguío de combustible en



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

plataforma, o si así pudo o debió haberlo entendido un postulante razonable ordinariamente informado; (iii) en el evento que se concluyera que las Partes del Contrato de Concesión no hubieran convenido el referido derecho a explotar el carguío de combustible por parte del concesionario y a cobrar por ello, si pudiese estimarse que la redacción del Contrato en cuestión pudo hacer abrigar a dicha Sociedad Concesionaria, a lo menos, expectativas razonables de lograr explotar - total o parcialmente - el referido servicio o, inclusive, de gozar de un éxito litigioso, parcial o total, en la reclamación de tal concepto; y, (iv) en el evento de estimarse que pudo existir tal razonable expectativa de parte de la Sociedad Concesionaria, si ella es susceptible de compensación o indemnización.

15. *Política de Estado en relación a la concesión del negocio de combustibles.*

15.1. Esta Comisión ha adquirido la convicción de que la política del Estado de Chile en materia del negocio de los combustibles aeroportuarios (incluyendo su almacenamiento, transporte y carguío en plataforma), a la fecha en que se licitó el ACM, suponía que fuera el mismo Estado, a través de la DGAC, quien mantuviera la exclusividad de su desarrollo y explotación. Que ésa sea la política no responde a un imperativo, ni desde la perspectiva de nuestro derecho constitucional, ni desde la mirada de requerimientos de seguridad, ni porque lo exija necesariamente la actividad aeroportuaria, ni porque exista un consenso en la regulación internacional existente en la materia (según consta en los documentos aportados por la Sociedad Concesionaria a fojas 389 y ss. de los autos conciliatorios). Esa política es una opción del Estado. Esta Comisión entiende, a estos efectos, por "política", conforme lo indica el Diccionario de la Real Academia, Vigésimo Segunda Edición, en la acepción núm. 12 de esa palabra, "las orientaciones o directrices que rigen la actuación de una persona o entidad en un asunto o campo determinado". Las orientaciones o directrices que rigen a las entidades estatales respecto de asuntos o campos determinados pueden constar en la ley y, por tanto, presumirse legalmente su conocimiento, lo que no es el caso respecto del asunto o campo que nos ocupa, esto es, la concesión del negocio de los combustibles aeroportuarios; o bien puede constar o desprenderse de documentos emanados de autoridades competentes, de la práctica o de otros elementos de convicción, que esta Comisión ha apreciado conforme a la sana crítica, según se expone a continuación.

15.2. Dada dicha política, al diseñarse el sistema de concesión de obras públicas a favor de los privados, el Estado se cuidó de ceder la explotación de un conjunto de actividades o negocios en beneficio de quienes serían los concesionarios (Vg. Duty free, alimentación, estacionamientos, etc.), lo cual iba variando, en cuanto a su amplitud, de concesión en concesión. Otras actividades o negocios se dejaron en manos de la DGAC, especialmente aquellas materias relevantes en aspectos de seguridad (gestión de tránsito aéreo, sistemas de comunicación, búsqueda y salvamento, etc.). Entre las materias que el Estado se reservó (y probablemente por las mismas razones de seguridad, aunque pudo haber tenido otras razones de política pública, dado que, como se ha dicho, no parece imperativo que para fines de



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

seguridad se proceda así) se encuentra la explotación del negocio de combustibles. Diversos antecedentes, apreciados por esta Comisión de acuerdo con la sana crítica, ayudan a alcanzar esta conclusión.

- 15.3. Así consta, por ejemplo, de los documentos por los que la propia DGAC, con fecha anterior a la iniciación de la reclamación que nos ocupa, describe su política nacional de combustibles. Por ejemplo, en las fojas 802 y 803 de los autos conciliatorios, se puede consultar el Oficio N°13/2/3/2900 de la DGAC, de 6 de julio de 1998, en el que se describe la política de la DGAC tendiente a concesionar a terceros el servicio de "abastecimiento" de combustibles y lubricantes de aviación en los aeródromos, la que incluye, de acuerdo a los términos de dicho Oficio, el transporte vía camiones refueller o vía redes hidratantes. A juicio de esta Comisión, el análisis contextual del referido Oficio, refleja que la política descrita por la DGAC se refiere al servicio de combustibles en su globalidad. Es razonable estimar que documentos como el citado eran conocidos por profesionales expertos en el mercado de concesiones aeroportuarias, cual es el caso de la presente Sociedad Concesionaria.
- 15.4. Refuerza lo anterior la circunstancia de que el Decreto Supremo de la Subsecretaría de Aviación, N°172, de 1974 (también denominado "DAR 50"), que rola a fojas 204 y ss. de estos autos arbitrales, establece en su artículo 59 la facultad de la DGAC de conceder a terceros el servicio de "abastecimiento" de combustibles y lubricantes en aeródromos; servicio por el cual, agrega el inciso 3° de ese artículo, puede cobrar una comisión de hasta el 3% del precio del metro cúbico de combustible o lubricante vendido. A juicio de estos sentenciadores, la regulación de una comisión por la venta del combustible a favor de la DGAC es indicio de que las facultades de la DGAC, referidas al combustible de aviación, comprenden la provisión misma del combustible a las aeronaves (y accesoriamente el carguío). Agrega este Decreto Supremo, en su artículo 1°, que "la única entidad facultada para cobrar y percibir las tasas y derechos aeronáuticos que impone este Reglamento es la Dirección General de Aeronáutica Civil". El referido Decreto Supremo también debió presumiblemente ser conocido por la Sociedad Concesionaria.
- 15.5. La intervención de la DGAC en la materia específica del carguío se refleja asimismo en la circunstancia que ese organismo dictó regulaciones precisas sobre la materia, según tuvo oportunidad de acompañarlo al expediente la misma Sociedad Concesionaria. Así, consta a fojas 422 y ss. de los autos conciliatorios, que la DGAC elaboró un "Procedimiento para Carguío de Combustibles en Aeronaves" (Resolución Exenta N°0841 de 13 de septiembre de 1989), lo que se estimó eran materias "dependientes" de la DGAC. La normativa en cuestión pone en evidencia las relevantes materias de seguridad envueltas en el carguío de combustible y hacen, por eso, plausible la argumentación efectuada por el MOP en cuanto a que la exclusividad mantenida por la DGAC en materia de combustibles aeroportuarios pudo tener su fundamento en motivaciones de seguridad (aun cuando sea discutible que los requerimientos de seguridad así lo exijan necesariamente, pues si la DGAC entrega la concesión del negocio de combustibles a empresas especializadas, bajo la



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

debida supervisión de seguridad, también podría un concesionario sub-concesionar tal negocio, sin perjuicio de las debidas supervisiones de seguridad por parte de las autoridades competentes).

- 15.6. Lo razonado anteriormente, en concepto de esta Comisión, no era o no debió ser ajeno a la Sociedad Concesionaria al momento de decidir participar en la licitación del ACM. De hecho, con motivo de la Reclamación que dio inicio al procedimiento conciliatorio, esa Sociedad argumentó explícitamente que "Aeropuerto Cerro Moreno jamás ha pretendido explotar por sí o a través de terceros, dentro del área de concesión, el negocio de combustibles de aviación el cual, entiende y acepta, es de exclusividad de esa Dirección [DGAC]" (fojas 304 de los autos conciliatorios). La comprensión normal en la industria, y más allá de las diferencias de interpretación legítimas que las Partes tienen sobre el Contrato de Concesión, según se detallará más adelante, parece ser la reflejada en esta afirmación de la Sociedad Concesionaria; esto es, que el Estado ha reservado a la DGAC la explotación del negocio de combustible aeroportuario.
- 15.7. La convicción que ha alcanzado esta Comisión sobre el punto también se ha construido sobre la base de testimonios aportados a este proceso que se estiman veraces y dignos de crédito. Así, el testigo señor Gallegos, presentado por la Sociedad Concesionaria por haber tenido un cargo gerencial en la sociedad que se adjudicó la concesión del aeropuerto de Santiago, inició su declaración sosteniendo que "en el caso particular del aeropuerto de Santiago (...) se dejó explícitamente afuera todo lo que era negocio de combustible, ya que en ese momento, bueno y hasta el día de hoy, es una actividad que desarrolla la Dirección General de Aeronáutica Civil" (fojas 749 de los autos conciliatorios). En el mismo sentido se pronunciaron el señor Auger, funcionario de la DGAC desde 1998 (fojas 266 de estos autos) y el señor Vásquez (fojas 270, 273, 274, 276 y 278 de estos autos), precisando este último que, de acuerdo con el modelo que inspiró a las nueve concesiones aeroportuarias existentes hasta la fecha, la explotación del negocio del combustible se excluyó del ámbito concesionado y se mantuvo en manos de la DGAC, básicamente porque la seguridad aeronáutica del avión compete a la DGAC desde la captación del mismo por los radares en el aire hasta su estacionamiento en la plataforma y porque el manejo de combustibles involucra delicados aspectos de seguridad. La continuidad de esta política incluso se manifiesta en el hecho que, como consecuencia directa de este conflicto, en las recientes bases de licitación del aeropuerto de Chacalluta de Arica, el MOP se haya cuidado de precisar la falta de competencia de la respectiva sociedad concesionaria para intervenir en el negocio de combustible, como una forma de despejar cualquier duda al respecto.
- 15.8. La conclusión anterior se refuerza asimismo con el análisis de la conducta que el Estado ha tenido en relación a los demás aeropuertos concesionados en Chile, en todos los cuales excluyó el combustible del ámbito de explotación del concesionario, según consta en autos. Así, a fojas 354 y ss. de los autos conciliatorios rolan las cláusulas de exclusividad de la DGAC contempladas en las distintas BALI de los aeropuertos concesionados, mientras que a fojas 646 y ss. de



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

los mismos autos conciliatorios constan las declaraciones de los inspectores fiscales de cada uno de los distintos aeropuertos concesionados en Chile, declaraciones que unánimemente reflejan que en tales aeropuertos la administración del negocio de combustibles se realiza exclusivamente por la DGAC. Este antecedente no fue desvirtuado por la Sociedad Concesionaria, fue ratificado por las declaraciones testimoniales, y parece ser especialmente relevante para determinar el sentido que ha adoptado la política de combustibles aeronáuticos en Chile hasta la fecha. La existencia de la práctica uniforme que referimos, en lo que respecta a la exclusividad que a la DGAC corresponde para la explotación del combustible en aeropuertos, constituye un fuerte indicio a favor de considerar que la exclusividad referida responde a una política diseñada expresamente por el Estado sobre la materia.

15.9. Lo que aquí se ha venido diciendo acerca de la política de Estado en materia de combustibles en ningún caso permite inferir que dicha política sea inmutable en el tiempo. Por el contrario, declaraciones contestes prestadas en estos autos han ilustrado sobre el hecho de que la decisión particular del Estado, sobre cuáles negocios concesionar en el marco de una licitación aeroportuaria, es adoptada según las especiales circunstancias del caso, con la mira de ofrecer negocios que parezcan atractivos a los inversionistas, en cada específica licitación. Por eso, por ejemplo, en algunos aeropuertos se ha concesionado la plataforma (tal es el caso del ACM) mientras que en otros no se ha hecho. En la misma línea, parece ser perfectamente plausible, como lo explicara el testigo señor Dieterich (fojas 761 de los autos conciliatorios), que en alguna licitación de aeropuerto (incluso en ACM) se incluya, como parte del servicio concesionado, la explotación de combustibles. Algunos testigos incluso sugirieron que en su momento esta materia no fue pacífica entre el MOP y la DGAC (señores Dieterich, fojas 765 de los autos conciliatorios y Auger, fojas 290 y 291 de estos autos). No se opone a ello la conclusión a la que se ha arribado sobre la política vigente en materia de combustibles. Pero sí se puede colegir de la existencia de esta política y de los precedentes uniformes vigentes en la materia, que un cambio en dicha política debiera plasmarse con especial cuidado y celo en las BALI de la concesión que dé inicio a dicho cambio.

15.10. Finalmente, y por todo lo anterior, resulta que es deber del propio Estado plasmar la política pública que ha escogido en las negociaciones y contrataciones que desarrolle con privados vinculados a la explotación del negocio aeroportuario.

16. *Contenido del Contrato de Concesión del ACM en materia de concesión del negocio de combustibles. Interpretación subjetiva y objetiva del Contrato.*

16.1. Se ha analizado precedentemente cómo el conflicto existente entre las Partes del Contrato de Concesión se centra en la diversa interpretación que cada una de ellas hace sobre la potestad que otorgaría - o negaría - dicho Contrato a la Sociedad Concesionaria para explotar en plataforma el servicio de carguío de combustible. La divergencia interpretativa en cuestión se extiende a la determinación del alcance de la exclusividad que el artículo 1.10.3.C.3. del contrato que vincula a las Partes, otorga



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

a la DGAC para desarrollar ciertas actividades, las cuales, al mismo tiempo, quedarían fuera de la órbita de competencia de la Sociedad Concesionaria.

- 16.2. Corresponde a esta Comisión Arbitral desentrañar, de acuerdo con los criterios de interpretación antes esbozados, si efectivamente se materializó en el Contrato de Concesión un acuerdo de voluntades entre la Sociedad Concesionaria y el MOP en lo relativo a la facultad de dicha Sociedad para explotar en plataforma el servicio de carguío de combustible.
- 16.3. Debe adelantar esta Comisión que el análisis contextual y sistemático que ha efectuado del texto mismo del Contrato de Concesión del ACM, ponderado de acuerdo a las reglas de la sana crítica, la ha llevado a concluir que en él no consta un consentimiento de las Partes en torno al derecho de la Sociedad Concesionaria de explotar en plataforma el carguío de combustible y que, por el contrario, la voluntad manifestada en ese Contrato es la de otorgar a la DGAC la exclusividad de la explotación - por sí o terceros delegados - del servicio de combustible (en sus tres etapas de almacenamiento, transporte y carguío).
- 16.4. Sobre el particular, como se ha dicho, las BALI del ACM, que forman parte integrante del Contrato de Concesión, y que obran en el expediente, señalan en su artículo 1.10.3.C.3. que "Asimismo, el Concesionario se compromete a no explotar servicios que a la fecha señalada en 1.5.1. de las presentes Bases [15 de julio de 1999], la DGAC ofrezca fuera del área de concesión". Conforme a ello, la DGAC mantiene la exclusividad sobre un conjunto de servicios aeronáuticos, en lo que constituye una importante excepción a la regla general contemplada en los artículos 1.10.2. y 1.10.3. de las referidas Bases, y en lo que constituye, además, una prohibición de explotación de ciertos servicios dirigida a la Sociedad Concesionaria. Esta norma de exclusividad se aplica a los servicios aeronáuticos por la referencia que a ella hace el artículo 1.10.2.I de las BALI. Lo que se intenta determinar aquí es el alcance de esa exclusividad.
- 16.5. En lo que dice relación con el negocio del combustible, en su respuesta a la consulta N°17 de la Circular Aclaratoria N°3, señaló el MOP que la Sociedad Concesionaria se debía comprometer a no explotar, de acuerdo a lo señalado en el artículo 1.10.3.C.3. de las bases, "los siguientes servicios que la DGAC presta fuera del área de concesión: combustible de aviación (ESSO)" (las negrillas son agregadas). Parece a lo menos razonable estimar, entonces, que dentro de los negocios que se mantienen en exclusividad por la DGAC en el marco del Contrato de Concesión, se deben considerar ciertos "servicios" vinculados al combustible que, al 15 de julio de 1999, la DGAC mantenía concesionados a favor de la compañía ESSO.
- 16.6. Apoya el argumento anterior el que el coordinador de proyecto de concesiones, por medio del Ordinario N°533 de junio de 1999 (que consta en fojas 638 a 543 de los autos conciliatorios), que formó parte del Anteproyecto Referencial de las BALI, haya explícitamente individualizado los servicios que quedaban



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

excluidos de la concesión a licitarse (en oposición a aquellos servicios identificados en el artículo 1.10.22. de las bases de licitación, referidos a las "concesiones existentes que se entregan a la Sociedad Concesionaria"). Esta individualización se realizó considerando que se excluían de los servicios a licitarse aquellos que eran explotados por la DGAC en virtud de contratos que ésta mantenía vigentes con terceros a esa fecha. Dicho Ordinario N°533 contuvo expresamente, entre los contratos excluidos de tal concesión, a aquellos suscritos entre la DGAC y la empresa ESSO Chile Petrolera Ltda. La Sociedad Concesionaria tuvo pleno conocimiento de ese Ordinario, al haberlo así expresado en la aceptación escrita que dio al Anteproyecto Referencial y que rola a fojas 832 de los autos conciliatorios.

16.7. Pues bien, el contrato celebrado entre la DGAC y la empresa ESSO con anterioridad a la fecha de Puesta en Servicio Provisional de la concesión del ACM, al que se refieren tanto la Circular Aclaratoria como el Anteproyecto Referencial, contempla expresamente la concesión a ESSO del almacenamiento y "venta" del combustible aeroportuario, así como los correlativos derechos de la DGAC de cobrar un canon fijo por metro cuadrado de terreno destinado al almacenaje, y una "comisión por metro cúbico de combustible suministrado a las aeronaves" en lo referido a la venta (así consta de la Resolución N°281 de la DGAC que otorga la respectiva concesión a ESSO - fojas 798 y ss. de los autos conciliatorios -, y así consta asimismo de todas y cada una de sus posteriores resoluciones modificatorias o complementarias que rolan a fojas 800, 801 y 810 y ss., algunas de las cuales utilizan el concepto de "distribución" asimilándolo al servicio de "venta" descrito en la Resolución N°281). Así lo reconocieron también testigos que declararon ante esta Comisión: el señor Lacassie (fojas 774 de los autos conciliatorios) y el señor Castelli (fojas 252 del expediente arbitral). Esta Comisión estima de toda lógica considerar que el concepto de "venta" allí usado incluye su necesario correlato, cual es el suministro del combustible en plataforma (cargue), y que eso explica que la contraprestación que la DGAC cobre por ese servicio sea una comisión determinada en función del volumen del combustible suministrado.

16.8. En efecto, y como se ha expuesto precedentemente, la normativa reglamentaria que autoriza a la DGAC a cobrar la referida comisión, lo hace a título del "abastecimiento" que haga el concesionario de la DGAC del combustible. El Decreto Supremo de la Subsecretaría de Aviación, N°172, de 1974 (DAR 50), que rola a fojas 204 y ss. de estos autos, establece en su artículo 59 la facultad de la DGAC de conceder a terceros el servicio de "abastecimiento" de combustibles y lubricantes en aeródromos, cobrando por ello una comisión de hasta 3% de lo vendido. Asimismo, en las fojas 802 y 803 de los autos conciliatorios, se puede consultar el Oficio N°13/2/3/2900 de la DGAC, de 6 de julio de 1998, en el que se describe la política de la DGAC tendiente a concesionar a terceros el servicio de "abastecimiento" de combustibles y lubricantes de aviación. En opinión de estos juzgadores, cuando la concesión otorgada a la ESSO le autoriza a "vender" o "distribuir" combustible, lo hace delegando la potestad que a la DGAC le cabe para "abastecer" el petróleo. Nuevamente, el concepto de abastecer necesariamente incluye su correlato de suministrar, entregar o "cargar" el combustible en plataforma



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

a los aviones. En esta línea dio su testimonio el señor Castelli (fojas 252 de estos autos).

16.9. Ciertos elementos de interpretación contextual del Contrato permiten reforzar la convicción de que se pretendió mantener en manos de la DGAC la provisión íntegra del combustible en el ACM, y de que eso debió haber sido conocido así por la Sociedad Concesionaria en su calidad de empresa profesional dedicada al rubro de la explotación de concesiones aeroportuaria. Estos elementos son:

- a. Los servicios que puede prestar la Sociedad Concesionaria deben necesariamente circunscribirse al área de concesión (artículos 1.10.1.a) y 2.3. inciso 2º de las BALI). Pues bien, en la definición que el artículo 2.3. de las BALI hace del "área de concesión", excluye expresamente, en su letra j), a "las instalaciones de combustible", lo que revela la intención de exceptuar del ámbito concesionado las estructuras, implementos o instalaciones destinadas a la provisión de este elemento a las aeronaves. Sobre el punto, varios testigos estuvieron contestes en determinar que la delimitación del área de concesión (en los respectivos planos, denominada "línea amarilla"), más que física, tiene un carácter conceptual. En este tenor depusieron los testigos señores Gallegos (fojas 751), Castelli (fojas 263) y Vásquez (fojas 271 y 278). Estos antecedentes permiten reforzar la comprensión de que se habría evitado concesionar a la demandante los servicios que debieran prestarse usando estructuras de combustible dentro del aeropuerto (estructuras que, no distinguiéndose el punto, debieran incluir aquellas de almacenamiento, de transporte y de carguío).
- b. Por otro lado, el artículo 2.6.4.12 de las BALI confirma que la explotación de la ampliación de la red de suministro del combustible a las aeronaves (lo que supone las instalaciones para transporte desde el sitio de almacenamiento del combustible hasta llegar a los aviones), es de exclusivo resorte de la DGAC, lo cual nuevamente lleva a interpretar que quien tiene la potestad contractual de explotar el negocio del combustible en su globalidad es la DGAC y que, por lo tanto, a ella corresponde la facultad de cederlo en concesión, si así lo estima conveniente.
- c. Luego, no convence a estos sentenciadores la argumentación desarrollada por la Sociedad Concesionaria en cuanto a que la exclusión que la Circular Aclaratoria Nº3 hacía del "combustible de aviación", se extendería sólo a ciertos servicios vinculados a tal combustibles, tales como el almacenamiento y el transporte, mas no al carguío. De acuerdo con la prueba testimonial rendida por la totalidad de los testigos llamados a declarar sobre este punto, inclusive aquellos presentados por la misma Sociedad Concesionaria, es dable concluir que la comprensión normal que se tiene dentro de la actividad o industria aeronáutica de la expresión "combustible de aviación" o "servicio de combustible", incluye tanto las prestaciones de almacenamiento, como aquellas de transporte y cargue. Se trata, en palabras de un testigo, del servicio completo de "manipulación de



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

combustible" (señor Gallegos, fojas 752 de los autos conciliatorios), que es prestado por una misma entidad en ejecución de las concesiones otorgadas por la DGAC. Es exigible, en concepto de esta Comisión, que la Sociedad Concesionaria haya compartido esta comprensión natural al momento de suscribir el Contrato de Concesión. Sobre este punto declararon los señores Gallegos (cuya deposición es especialmente clara en sus aspectos descriptivos y consta a fojas 752 y 753), Castelli (fojas 262), Auger (fojas 266), Vásquez (fojas 270) y Matamoros (fojas 303). La comprensión común que se da a un concepto económico por parte de los agentes que se desenvuelven en mercados como el que nos ocupa constituye una forma seria de interpretar las expectativas razonables que, en materia económica, las Partes del Contrato pudieron haberse hecho al momento de suscribirlo.

16.10. Además, se reitera que parecen atendibles los testimonios de los testigos señores Gallegos (fojas 751), Castelli (fojas 263) y Vásquez (fojas 271 y 278), quienes explicaron que la exclusividad mantenida por la DGAC en materia de combustible no se rige por un criterio territorial (delimitación de la plataforma) sino que por uno conceptual (en cuanto lo relevante es la reserva de las actividades de combustible a favor de la DGAC o de quien sea delegatario de la misma, más allá de la ubicación física en que tales actividades se desarrollan).

16.11. No desvirtúan las conclusiones anteriores, en concepto de esta Comisión, las interpretaciones contextuales del Contrato que postula la Sociedad Concesionaria, al comparar la regulación del servicio de combustible contemplada en el contrato que nos ocupa, en relación a la reglamentación de otros servicios, como el catering, pues consta con creces en autos que la regulación de ambos servicios responde a lógicas concesionales distintas.

16.12. Todo lo anterior se refuerza a partir de una interpretación objetiva del contrato de concesión del ACM. En efecto, en un negocio especializado como el de concesiones aeroportuarias, en que los licitantes que postulan a las concesiones son además, por lo general, profesionales expertos en el negocio de que se trata - y efectivamente lo es esta Sociedad Concesionaria, como consta en autos - el tratamiento que se da a las demás concesiones pasa a ser un elemento de interpretación especialmente valioso; y es del caso que se estableció en el curso del proceso (testigos señor Gallegos -fojas 749-, Auger -fojas 266 - y Vásquez -fojas 270, 273, 274, 276 y 278 -), que en ningún otro aeropuerto concesionado en Chile es la respectiva sociedad concesionaria quien explota el negocio de combustibles y que la materia no se habría cuestionado hasta la fecha por estas demás concesionarias.

16.13. De tal manera que esta Comisión, de acuerdo a la sana crítica, estima razonable considerar que una interpretación subjetiva y objetiva del Contrato de Concesión del ACM lleva a concluir que las Partes, efectivamente, no pactaron que la Sociedad Concesionaria tuviera derecho a explotar el negocio de combustibles en plataforma (ni en su etapa de almacenamiento, ni en la de transporte ni en la de



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

carguío) ni que pudiera cobrar, consecuentemente, por ello, siendo este negocio reservado a la DGAC.

17. *Determinación de la existencia de elementos en el Contrato de Concesión del ACM que permitan sustentar, total o parcialmente, la Demanda de la Sociedad Concesionaria.*

17.1. La conclusión alcanzada en el punto 16. anterior no exime, a juicio de estos sentenciadores, de toda responsabilidad al MOP, en lo que dice relación con las pretensiones de la demandante, pues habiéndose establecido que la política estatal chilena supone que la explotación del negocio de combustibles aeroportuarios se mantiene en manos del Estado - DGAC -, resulta ser una precisa obligación de diligencia, que recae sobre el mismo Estado - representado en este caso por el MOP - la de explicitar esa política pública en las relaciones que mantenga con cualquier privado interesado en desarrollar algún negocio relacionado o que pueda incluir, entre sus posibles razonables expectativas, la explotación del negocio del combustible aeroportuario.

17.2. Es ello una exigencia del principio de subsidiariedad que guía el actuar del Estado (artículo 1º Constitución) y cuyo correlato es el pleno respeto de la autonomía privada y libertad económica de los privados.

17.3. Esta obligación de diligencia del Estado se hace más relevante cuando, como en el caso que nos ocupa, esa política aeroportuaria no consta en ningún texto de rango legal respecto del cual se pudiera alegar la presunción de conocimiento de la ley.

17.4. Se deriva, asimismo, de la comprobación que esta Comisión Arbitral hace en cuanto a que el sistema chileno de concesiones de obras públicas está construido sobre la base de la asunción de distintos riesgos por las partes (Vg. Construcción de las obras, financiamiento, demanda futura de los servicios o bienes que se ofrecerán, marco regulatorio a que está o puede estar sujeta la concesión), riesgos éstos cuya responsabilidad recae, con mayor o menor peso, según su naturaleza, en la respectiva sociedad concesionaria o en el Estado. Así, el riesgo de insuficiente claridad del marco regulatorio recae, por su propia naturaleza, mayormente sobre el Estado.

17.5. La obligación de diligencia del Estado se refuerza, además, por la posición de preeminencia que tiene el Estado en la redacción de instrumentos por los cuales fija las condiciones de participación de los privados en una actividad, de acuerdo con un estatuto parcial de derecho público (instrumentos que se podrían asimilar a contratos de adhesión). Se explica, asimismo, por los importantísimos montos económicos envueltos en el desarrollo de una actividad como la concesión aeroportuaria, por la larga duración que caracteriza a los contratos en cuestión, y por el carácter de colaboración público-privado que los define, aspectos todos que



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

exigen la mayor de las certezas al momento de contratar. Se fortalece, a más abundamiento, por la regla del Código Civil de acuerdo con la cual las cláusulas deben interpretarse en contra de quien las redacta, lo que se hace especialmente relevante en lo relativo a contratos de adhesión (artículo 1566, inciso 2°).

- 17.6. Es el caso, a juicio de esta Comisión, que esta obligación de diligencia del Estado debía materializarse en el desarrollo de todo el proceso de licitación y posterior suscripción del Contrato de Concesión del ACM.
- 17.7. Pues bien, se reitera aquí que las Bases de Licitación del ACM, que forman parte integrante del Contrato de Concesión, y que obran en el expediente, señalaron en su artículo 1.10.3 – C.3 que “Asimismo, el Concesionario se compromete a no explotar servicios que a la fecha señalada en 1.5.1. de las presentes Bases [15 de julio de 1999], la DGAC ofrezca fuera del área de concesión”. Frente a la falta de precisión de ese artículo y a las consultas repetidas que se hizo por los licitantes para delimitar este precepto, el MOP se limitó a contestar que la Sociedad Concesionaria se debía comprometer a no explotar, de acuerdo a lo señalado en el artículo 1.10.3 – C.3. de las Bases, “los siguientes servicios que la DGAC presta fuera del área de concesión: ...combustible de aviación (ESSO)”. No precisó el MOP, entonces, si la exclusión que regía respecto de la Sociedad Concesionaria comprendía o no negocios como el carguo de combustible en plataforma. La misma respuesta se dio frente a tres distintas preguntas, según lo reconoce el mismo MOP (fojas 131 a 134 de estos autos).
- 17.8. Al responder de esta manera, el MOP no actuó con la debida claridad ni precisó adecuadamente los límites que encuadrarían la actividad de la Sociedad Concesionaria en lo que se refiere a la explotación del negocio de combustibles en plataforma. Y esto, a pesar de que las solicitudes de aclaración que se efectuaron en el marco del proceso de licitación se dirigieron derechamente a obtener una precisión sobre esa materia. Esto refuerza la conclusión de que el MOP no usó la prolijidad necesaria al regular la materia en las Bases de Licitación.
- 17.9. La insuficiente diligencia del MOP se agrava, asimismo, cuando se constata que en las nuevas bases de licitación del Aeropuerto de Chacalluta, Arica, que constan en este expediente (fojas 163), el MOP sí se cuidó de definir con la debida precisión la imposibilidad de explotación, por la respectiva sociedad concesionaria, del “servicio de combustible de aviación” en plataforma. En palabras del testigo señor Vásquez, la mayor precisión con que se redactaron las bases de licitación de Arica nace directamente de la existencia de la presente discusión sobre el alcance de los derechos de la Sociedad Concesionaria en materia de combustible de aviación (fojas 299). Pues bien, es precisamente ésa la diligencia que se le exige al Estado y de la que careció en relación con el aeropuerto ACM. La conducta del MOP respecto de las bases de licitación del Aeropuerto de Arica revelan que el mismo MOP adquirió conciencia de la falta de precisión con la que había redactado las bases del Contrato de Concesión del ACM.



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

17.10. No sólo respecto del Aeropuerto de Arica, sino que respecto de otros aeropuertos concesionados, el MOP actuó con mayor claridad cuando se le solicitó aclarar la materia que nos ocupa. En los autos conciliatorios (fojas 833) constan las circulares aclaratorias de las BALI del Aeropuerto de Santiago, específicamente en cuanto ellas responden una pregunta sobre el alcance de la cláusula de exclusividad de la DGAC. En ese caso, en lugar de contener la respuesta una genérica mención a "combustible de aviación", el MOP se hace cargo en propiedad de la duda del licitante, precisando: "Fuera del área de concesión, la DGAC ofrece todos los servicios aeronáuticos aeroportuarios y de navegación aérea. Adicionalmente, sirve a través de terceros, los servicios de transporte, almacenamiento y distribución de combustible de Aviación (...)" (el subrayado es agregado). A juicio de esta Comisión, es una respuesta de ése o parecido grado de precisión la que habría cabido exigir del MOP en el caso del ACM. Lo expuesto demuestra, al mismo tiempo, que no puede atribuirse a la técnica propia de las circulares aclaratorias la actitud en extremo escueta que adoptó el MOP en el caso que nos ocupa. Por el contrario, fortalece la apreciación de que el MOP actuó con descuido al elaborar las respuestas a las consultas que los licitantes del ACM hicieron sobre el alcance del artículo 1.10.3.C.3. de las BALI.

17.11. La falta de cuidado con que actuó el MOP consta asimismo de declaraciones testimoniales presentadas por testigos dignos de crédito, las que dejan en evidencia el insuficiente cuidado con que el MOP actuó respecto del Contrato de Concesión del ACM en relación con la diligencia empleada para la redacción de otros contratos. Por ejemplo:

a. El señor Gallegos reconoce que la redacción de las BALI del Aeropuerto de Santiago excluye cualquier duda sobre la competencia de la respectiva sociedad concesionaria para explotar el negocio de combustible, mientras que los términos de las BALI del ACM abren precisamente lugar a dudas sobre la materia (fojas 750 de los autos conciliatorios), y agrega, ahondando sobre la imprecisión imputable al MOP en este caso: "O sea, yo lo que entendería ahí, en el caso de tanto las bases como las circulares tienden a ser sumamente específicas, o sea generalmente la redacción no se deja al azar. Si en ese caso pusieron el tema ESSO es porque hacían referencia al contrato con la ESSO, es lo que yo entendería, más allá no puedo decir porque en el fondo es distinto a si te ocupan un nombre genérico y te dicen servicios de combustibles y nada más; en este caso están individualizando un contrato que tal vez es el contrato que existía en ese momento con la ESSO" (fojas 753).

b. La impresión del señor Dieterich es concordante con la del anterior testigo. A fojas 763, explica cómo la redacción elegida por el MOP "tiene mil interpretaciones, no mil pero más de una", precisando que "de que la atención del avión no está explícito ahí, que es la venta de combustible al avión, para mí no está claro si es la concesión al espacio físico donde está la tanquería y lo otro lo que es el negocio. Lamentablemente yo creo que no está esa respuesta en la respuesta [del MOP] a la pregunta [N°17]".



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

c. El señor Lacassie, haciendo suyos los planteamientos anteriores, en términos simples afirmó: "Pero cuando se hicieron las preguntas y están en las circulares aclaratorias, digamos nunca se dijo categóricamente no, el combustible no" (fojas 773 de los mismos autos conciliatorios).

d. Los testigos presentados por el MOP no contradicen las reacciones de los tres testigos anteriores. El señor Vásquez insinúa a fojas 290 y 291 que la falta de claridad en la redacción de la circular aclaratoria pudo deberse a la intervención conjunta del MOP, la DGAC y el Ministerio de Hacienda en la materia, entidades que, según consta de otras pruebas testimoniales, no necesariamente habrían compartido un mismo parecer en esta materia. Lamentando luego el señor Vásquez "que esa redacción de especificar entre paréntesis fuera a producir este problema", reconoce que no se pensó en que la respuesta podía llevar a interpretar que "el servicio de combustible (...) está única y exclusivamente radicado y con derecho propio en un solo prestador". (fojas 291 de este expediente).

17.12. La extrema complejidad e insistencia con la que el mismo MOP intenta explicar, en fojas 132 a 134 de estos autos, la supuesta claridad de la respuesta a la pregunta N°17 (y otras relacionadas) contenida en la Circular Aclaratoria N°3, no hace sino reforzar que ella es equívoca e imprecisa.

17.13. Lo anterior no supone que esta Comisión se pronuncie sobre la intención con la que el MOP mantuvo una incertidumbre contractual en esta materia - intención que puede ir desde alentar a los licitantes a generarse expectativas en la materia que se reflejen en el precio de licitación, pasando por evitar conflictos con la DGAC, el Ministerio de Hacienda o Contraloría General de la República, hasta simplemente evitar una demora en el proceso de licitación-; no resultando tampoco indispensable pronunciarse sobre esa intención, pues en una materia de relevancia económica como resulta ser ésta, son los términos estampados en el Contrato por el MOP los que con probabilidad guían el actuar objetivo y las expectativas de las Partes, según se expone a continuación.

17.14. De allí que, en opinión de estos sentenciadores, la incertidumbre que el MOP mantuvo en este particular Contrato sobre las condiciones de explotación del negocio de combustibles por la Sociedad Concesionaria, pudo generar en ésta la expectativa - o confianza - razonable de que el desarrollo del negocio de carguío de combustible en plataforma pudiera formar parte de la actividad concesionada (total o parcialmente) o, a lo menos, la expectativa razonable de un éxito litigioso en la materia ante una Comisión Arbitral como la presente; expectativas que pudieron contribuir a determinar la oferta de Sociedad Concesionaria y que, a juicio de esta Comisión, corresponde en equidad tutelar y dotar de valor jurídico.

17.15. La razonabilidad de la creación de estas expectativas fue expuesta por algunos testigos que declararon en el curso de este proceso. El señor Dieterich, con



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

conocimiento de la materia, expuso lo que se da a llamar la "maldición del ganador" en el marco de los procesos de licitación, fenómeno que se relacionaría con la fuerte generación de expectativas que los licitantes pueden hacerse frente a cláusulas vagas, incluso contradiciendo con ello lo que exigiría la teoría de los negocios en cuanto a la necesidad de valorar los riesgos en cero (fojas 764 y 765 de los autos conciliatorios). El señor Lacassie, narrando su experiencia, afirmó por su parte que, en su calidad de participante en la licitación del ACM, efectivamente abrigó la expectativa de que las BALI autorizarían a su cliente a desarrollar el negocio de explotación del combustible (fojas 773 de esos mismos autos).

17.16. También en abono del carácter razonable de la creación de esta expectativa está el hecho de que, a diferencia de lo que había sido la tónica en la concesión de la mayoría de los aeropuertos, las BALI del ACM ampliaron el área de concesión a la plataforma o loza del aeropuerto, precisamente como una forma de hacer más atractiva la participación de privados en la licitación de ese aeropuerto (en ese sentido, obran en autos las declaraciones de los testigos señores Gallegos - fojas 755 -, Dieterich - fojas 767 -, y Lacassie - fojas 771 y 775 -). Por eso, cuando en otras concesiones aeroportuarias la sola exclusión de la plataforma restringía la posibilidad del explotar el carguío de combustible por la respectiva concesionaria, en este caso la ampliación del área concesionada podría, en cierta medida, alentar al licitante a formarse expectativas sobre la explotación de todas las actividades susceptibles de desarrollarse en esa plataforma, con la sola excepción de las que estuvieran clara y precisamente excluidas.

17.17. En cuanto a la valoración de tal expectativa, pudo haber ayudado a que la demandante le atribuyera un valor mayor en las consideraciones previas a presentar su oferta, el hecho que, según se recoge en la prueba testimonial (señor Lacassie, fojas 775 de los autos conciliatorios), el negocio de combustible puede considerarse como uno especialmente atractivo en el ACM, desde que las aeronaves eligen con preferencia ese aeropuerto, de entre todos los ubicados en la "ruta norte", para abastecerse de combustible.

17.18. En esta misma línea de razonamientos cabe analizar el contrato que la DGAC celebró con la empresa Shell, y cuya terminación se condicionó a la Puesta en Servicio Provisionaria de la concesión del ACM (contrato que obra a fojas 808 de los autos conciliatorios). Esta Comisión no se pronunciará en este punto sobre la intención con la que se redactó esa cláusula de terminación (que, en un extremo, el testigo señor Dieterich identifica derechamente con la voluntad de la DGAC de delegar la explotación del combustible a la Sociedad Concesionaria - fojas 765 a 768 -; que, en otro extremo el testigo señor Castelli atribuye a un simple error - fojas 258 -; y que, en palabras del testigo señor Lacassie, se explicaría como una solicitud del MOP a la DGAC, dirigida a que dicho contrato con Shell no limitara la libertad con la que podría decidirse, a futuro, el destino que se daría al tratamiento del combustible en el ACM - fojas 772 -). Pero sí puede concluir esta Comisión, razonablemente, que la existencia de una cláusula que vinculó el término de la concesión otorgada a Shell con el inicio del período de explotación del Contrato de

*F. R.*



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

Concesión del ACM, pudo constituir un antecedente adicional que contribuyera a la creación de la expectativa de la Sociedad Concesionaria de desarrollar el negocio de combustible en plataforma.

17.19. La interpretación anterior se confirma desde la mirada de la responsabilidad civil. En efecto, el primer deber que razonablemente nace de una situación de negociación es el "de hablar claro". Señala E. Betú, en "Teoría general del negocio jurídico", Granada, Editorial Comares S.L., 2000, pág. 291 que "incumbe al declarante la carga de la claridad y del uso de medios idóneos, tanto en orden a la interpretación como a la validez (...) decisiva para la interpretación es la impresión que debía suscitar su conducta en aquel a quien afectaba, conforme al tipo de negocio". Insiste en la pág. 306 sobre la existencia de "la carga de hablar claro [que recae sobre] quien lleva la iniciativa de una declaración contractual, en la que tiene interés por estar dirigida a crear vínculos para la otra parte".

17.20. En materia de responsabilidad, la culpa puede extenderse a la generación imprudente de expectativas en un tercero y es especialmente relevante cuando quien haya cooperado al nacimiento de estas expectativas contaba con algún control sobre la relación. Tal es la situación del MOP en el caso que nos ocupa, quien, al abrir el proceso de licitación, redactar sus bases e interpretarlas, tuvo un rol preponderante en la creación y determinación del contenido de la relación contractual creada con la Sociedad Concesionaria.

17.21. Es cierto que, por regla general, y existiendo buena fe, la culminación exitosa de una negociación contractual - y los riesgos de su fracaso - es materia que interesa a ambas partes contratantes. A su vez, la adopción de medidas de precaución destinadas a evitar dañar a la contraparte, es resorte de todos los involucrados en la negociación. Normalmente, al menos de acuerdo con el modelo contractual sobre el que se basa nuestro Código Civil, no hay una parte que tenga el control de la diligencia en el marco de estas tratativas. Sin embargo, en situaciones como la licitación de una concesión por el Estado, quien tiene el control de la precaución y puede adoptar las medidas eficientes para evitar la creación de expectativas desmedidas es el propio creador del modelo de concesión y redactor de las bases de licitación: en este caso, el MOP. En estas circunstancias, la interpretación razonable de las reglas de responsabilidad debe poner la carga de la precaución precisamente en quien tiene la potestad de desarrollar la diligencia y tiene además el control de la misma (pudiendo así internalizar sus costos y los beneficios marginales de la precaución). De esta manera, los incentivos para la precaución eficiente recaen en la persona adecuada. Así lo pone de relieve el clásico jurista norteamericano O. Holmes al expresar que "puede considerarse que la manera más segura de procurarse la precaución consiste en colocar el riesgo sobre la persona que decide las medidas precautorias que deberían tomarse".<sup>2</sup>

17.22. No resulta ajeno a esta Comisión el hecho que, en la creación de las expectativas o confianzas de un licitante profesional y experto que participa en un

<sup>2</sup> O. Holmes, "The Common Law", Buenos Aires, Tea, 1964, pág. 113.



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

proyecto aeroportuario, cual es el caso de la demandante, juegan un rol importante su conocimiento de la industria y del tratamiento que a otras concesiones similares había dado el Estado. Así lo reconoció explícitamente el señor Lacassie, experimentado actor en este negocio (fojas 773 de los autos conciliatorios). Tampoco duda esta Comisión que ese conocimiento pudo haber temperado las expectativas de la Sociedad Concesionaria que se han descrito en los puntos anteriores pues, entre otros antecedentes, consta en autos que esa Sociedad goza de la concesión de otros aeropuertos del país, entre otras obras públicas, así como consta su abundante experiencia internacional en la materia. También pondera esta Comisión la posibilidad de que la Sociedad Concesionaria pueda haber valorado esa expectativa en demasía, en relación con una valoración prudente o con la que habrían hecho los demás licitantes y que no debiera resarcirse una posible imprudencia de la demandante, en la medida en que exista. Finalmente, no deja esta Comisión de considerar que, como lo expone el MOP a fojas 129 de estos autos, suele estimarse como un principio del derecho administrativo el de la "estricta sujeción a la bases", materia que podría haber incentivado a las sociedades participantes en la licitación a valorar de la manera más templada los vacíos o equivocidades que caracterizaron a las BALI. Pero en equidad estiman estos árbitros que, aun bajo estas consideraciones, resulta razonable considerar que la actuación poco cuidada y prolija del MOP en la redacción del Contrato de Concesión del ACM y su posterior conducta evasiva en la contestación a las preguntas que se le formularon sobre el particular, jugó un importante rol en abrir las puertas a la Sociedad Concesionaria para abrigar la esperanza de desarrollar el negocio de carguío de combustibles al que nos referimos (total o parcialmente) o, a lo menos, de cosechar un éxito litigioso en la materia.

17.23. De todo lo dicho surge un necesario corolario: si bien el Contrato de Concesión del ACM, de acuerdo a la interpretación que se ha hecho del mismo, no otorga a la Sociedad Concesionaria el derecho de cobrar efectivamente por el servicio de carguío de combustible en plataforma, la conducta del MOP en el desarrollo de la respectiva licitación y celebración del Contrato contribuyó a generar una expectativa digna de tutela y valoración económica. Sobre este punto es que se debe hacer efectiva la responsabilidad del MOP, sin que sea necesario entrar a calificar, en un procedimiento en equidad como éste, si se le da a dicha responsabilidad un carácter precontractual, extracontractual o contractual.

17.24. En consecuencia, en opinión de esta Comisión Arbitral, el restablecimiento del equilibrio económico financiero que debe caracterizar a este contrato administrativo, exige que el MOP indemnice a la Sociedad Concesionaria la frustración de la expectativa razonable que ésta pudo abrigar desde la celebración del mismo contrato. Estos árbitros entienden que el mencionado equilibrio económico financiero no puede apreciarse, en contratos de la naturaleza del que nos ocupa, únicamente dentro del ámbito contractual del caso y en relación a las partes del contrato específico de que se trate. Este tipo de contrato supone una relación especial entre actores estatales y privados (cuyos respectivos intereses se intenta armonizar), de riesgos acotados, de largo plazo y de confianza, para mejor



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

prestación de un servicio público que, de otra manera, no podría realizarse, o no podría hacerse dentro de los plazos o sujeto a los estándares deseables, por razones de recursos públicos o gestión pública. Es esencial, por tanto, que el sistema de concesiones de obras públicas en su conjunto funcione adecuadamente, lo que implica, entre otros muchos factores, que exista la mayor transparencia y precisión respecto del marco normativo que rige la actividad y no sólo respecto de cada relación contractual en particular, incluyendo mecanismos prontos y eficaces para dirimir conflictos. Esta lógica se manifiesta en toda la legislación pertinente, inclusive la que establece mecanismos de solución de conflictos de los cuales esta propia comisión y el procedimiento de autos es un caso. Junto con considerar cada contrato de concesión a la luz de este campo de actividad en su conjunto, no debe olvidarse que, a su vez, la manera como se desarrolle una determinada relación contractual puede influir en el funcionamiento del mencionado campo en su conjunto. Así entendida la cuestión, el interés del Estado no se identifica siempre o necesariamente con el interés fiscal, estrechamente mirado.

17.25. La indemnización de la frustración de una expectativa razonable, entendiéndose que es tal cuando, entre otros factores, la contraparte ha contribuido a creada, apunta a restablecer el equilibrio económico financiero en la relación contractual del caso, en la medida en que, dada la complejidad y el carácter competitivo del proceso de licitaciones y concesiones, los participantes deben tomar en consideración todos los factores relevantes (naturalmente adjudicando un valor prudente y no meramente especulativo a sus expectativas) al formular su oferta, y no sería equitativo que debieran sufrir por ello, sobre todo si el propio sistema los induce a obrar así. Y, como se desprende de lo dicho en el párrafo anterior, la indemnización de la expectativa razonable favorece al sistema en su conjunto, en la medida en que crea un incentivo para que las reglas del juego sean más previsibles y las normas y cláusulas contractuales más precisas, lo cual contribuye a estimular la participación de agentes privados.

17.26. No se opone a lo anterior el hecho de que las expectativas razonables sean de carácter litigioso. Por este último término entendemos una expectativa que no reposa tanto en la confianza de que la contraparte reconozca un derecho o se avenga a una renegociación, sino en la esperanza de que, presentada una reclamación o demanda ante órganos conciliadores o adjudicadores, se obtenga un éxito, aunque sea parcial. Esta Comisión está informada de que existe una práctica frecuente, en el rubro de contratos de ejecución de obras (y no sólo entre particulares y el Estado), en Chile y en el extranjero, de presentación de demandas o reclamaciones por parte de contratistas durante o al término de la ejecución. Tal litigiosidad parece derivarse, en grado importante, de la percepción por parte de los contratistas de la necesidad de presentar ofertas atractivamente bajas, para ganar el contrato, en la esperanza de aumentar después los ingresos por vía litigiosa. Otro posible factor que explique la tendencia a la litigiosidad es la circunstancia que, por lo general, las entidades públicas contratantes están sujetas a limitaciones legales, administrativas o políticas en cuanto a la posibilidad de renegociar contratos o celebrar transacciones extrajudiciales. Naturalmente, el litigante - sobre todo el

*F*



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

litigante audaz - acciona a su propio riesgo, incluido, al menos, el de soportar las costas. Sin embargo, si dentro de la costumbre de una actividad determinada se encuentra la mencionada tendencia litigiosa, ello impondría, precisamente, una exigencia de mayor cuidado de parte de la parte que redacta los términos del contrato.

- 17.27. Dicho lo anterior, debe declararse que la indemnización de la expectativa razonable frustrada en ningún caso supone, en la materia de autos, la compensación de la imposibilidad que recae sobre la Sociedad Concesionaria de desarrollar efectivamente el negocio de carguío de combustible en plataforma, pues ello implicaría dejarla en la posición de quien hubiera tenido el derecho contractual de explotar dicho negocio (cuestión ya zanjada negativamente), sino que supone simplemente la reparación de la pérdida de la expectativa sobre cuya base la Sociedad Concesionaria contrató.
- 17.28. Conoce esta Comisión que la indemnización de expectativas se enfrenta a una importante dificultad, nacida de la falta de precisión del mismo concepto de "expectativas", y que se extiende al de "confianzas creadas". ¿Cuán asibles son estos conceptos? ¿Cuáles son los límites que los conforman? La respuesta sólo puede estar dada por referencia al caso concreto que se somete a la decisión de estos juzgadores, de acuerdo con el cual los referidos conceptos se delimitan en atención a ciertos criterios que se han ido esbozando a lo largo de estos razonamientos, a saber: (i) la naturaleza del campo de actividad "concesión de obras públicas" y el valor que la certeza tiene en el desarrollo de actividades de esta clase; (ii) el rol que cabe en la relación contractual al Estado; (iii) su mayor o menor responsabilidad en la creación de expectativas en los licitantes; y, (iv) el conocimiento que de la industria tiene la Sociedad Concesionaria.
- 17.29. Por eso, la magnitud de la compensación que el MOP deba efectuar a la Sociedad Concesionaria depende principalmente del grado de "razonabilidad" de la expectativa que ella pudo formarse a la luz del Contrato de Concesión redactado por el MOP, en contraposición a una expectativa meramente especulativa.
- 17.30. Por otro lado, esta Comisión estima que es razonable adoptar la premisa de que una expectativa debe ser compensada ciertamente en menor medida que un derecho, por lo que la valoración de éste debiera servir de parámetro para la determinación de aquélla.
18. *Valoración de la compensación que debe otorgarse a la Sociedad Concesionaria a título de indemnización de la expectativa frustrada.*
- 18.1. En este punto es necesario entrar a aplicar los conceptos anteriores, en equidad, para determinar el monto de la compensación que el MOP debe a la demandante.



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

- 18.2. Atendido lo señalado en el punto 17.30., esta Comisión valora el derecho a cobrar por el carguío de combustible en el ACM, durante el período de la Concesión, en una suma equivalente a UF 68.580. Esta valoración económica del derecho reclamado se basa en la que fue efectuada por la propia Sociedad Concesionaria en el punto II.A.9. de su escrito de Reclamación de 24 de diciembre de 2002, cálculo que no ha sido controvertido por la demandada, sin perjuicio del rechazo de ésta a la pretensión respectiva. Se llega a tal valoración calculando ingresos mensuales de UF 635 por cobro de una comisión del 3% (máxima tarifa cobrada por la DGAC, según la propia Sociedad Concesionaria) sobre el precio de aproximadamente dos millones de litros mensuales vendidos a aerolíneas en dicho aeropuerto, por un período de nueve años de explotación de la obra a contar de la Puesta en Servicio Provisoria, de fecha 14 de septiembre de 2001. La Comisión no toma en cuenta, en cambio, el monto mucho mayor reclamado, por este mismo concepto, en la Demanda presentada en la fase arbitral, pues entiende las sumas solicitadas en dicho escrito como una petición maximalista que sólo puede explicarse, si acaso, por una lógica litigiosa.
- 18.3. Esta Comisión estima, en equidad, que en principio cabe indemnizar la frustración de una expectativa razonable con una suma equivalente, como máximo, a un 50% de la valoración del derecho que no ha sido reconocido como tal.
- 18.4. Procediendo, asimismo, en equidad, esta Comisión debe ponderar la "razonabilidad" de la mencionada expectativa sobre la base del análisis expuesto en los considerandos 17.1. a 17.30. precedentes y, en particular, de la síntesis de dichos conceptos, expresada en los criterios sentados en el considerando 17.28. esto es: (i) la naturaleza del campo de actividad "concesión de obras públicas" y el valor que la certeza tiene en el desarrollo de actividades de esta clase; (ii) el rol que cabe en la relación contractual al Estado; (iii) su mayor o menor responsabilidad en la creación de expectativas en los licitantes; (iv) el conocimiento que de la industria tiene la Sociedad Concesionaria.
- 18.5. Acerca de la naturaleza del campo de actividad "concesión de obras públicas", el concepto de equilibrio económico financiero y el valor que la certeza tiene en el desarrollo de actividades de esta clase, se tiene aquí presente; principalmente lo señalado en los considerandos 13.4., 17.24., 17.25. y 17.26. La aplicación de estos criterios va plenamente en abono de la razonabilidad de la expectativa.
- 18.6. En cuanto al rol que cabe en la relación contractual al Estado, tomando en cuenta principalmente lo dicho en los considerandos 17.1. a 17.6., esta Comisión concluye asimismo que también la aplicación de este criterio va plenamente en abono de la razonabilidad de la expectativa.
- 18.7. En lo que dice relación con la responsabilidad del Estado en la creación de la expectativa, atendido lo que se explica principalmente en los considerandos 17.7. a 17.12., esta Comisión concluye que el Estado no actuó con el debido cuidado ni



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

respondió debidamente a la solicitud de aclaraciones efectuadas en el marco del proceso de licitación. Sin embargo, tal responsabilidad se ve morigerada en parte por la existencia de otros elementos de juicio: (i) que la expectativa de la demandante no pudo razonablemente incluir la posibilidad de cobrar por el carguío respecto del combustible provisto por ESSO (compañía expresamente mencionada en la aclaración del MOP, según se detalla en el considerando 16.5.) al menos durante el período del contrato a que hace referencia la respectiva circular aclaratoria; y (ii) los elementos de interpretación contextual del Contrato mencionados en el considerando 16.9.

18.8. Tocante al conocimiento que la Sociedad Concesionaria tiene del negocio de concesiones de obras públicas, consta abundantemente en autos que se trata de un agente profesional, especializado y con amplia experiencia en Chile y en el extranjero, todo lo cual obra en contra de la razonabilidad de su expectativa.

18.9. Ponderando en equidad estos criterios y precisada de dar una valoración a la "razonabilidad" de la expectativa de la demandante – aunque consciente de la dificultad de efectuar cuantificaciones exactas – esta Comisión estima que corresponde indemnizar la frustración de dicha expectativa con una suma equivalente a dos tercios del máximo de 50% mencionado en el considerando 18.3. En otras palabras, una suma equivalente a un tercio de la suma equivalente a UF 68.580 mencionada en el considerando 18.2., esto es, UF 22.860.

19. *Consideraciones referidas a la segunda pretensión de la Sociedad Concesionaria.*

19.1 La segunda pretensión contenida en la Demanda interpuesta por la Sociedad Concesionaria ante esta Comisión Arbitral es aquella por la que busca se declare el derecho a que la aplicación de la fórmula de reajuste contenida en las BALI para determinar las tarifas por pasajero embarcado, incluya la expresión de decimales tanto en su cálculo como en su resultado.

19.2 Señala al respecto la Sociedad Concesionaria que otorgada la Puesta en Servicio Provisoria corresponde, según las BALI, aplicar el reajuste por Puesta en Servicio Provisoria y luego el reajuste semestral a la tarifa por pasajero embarcado, los que deben, necesariamente, incluir decimales en su determinación, por cuanto para realizar el ajuste semestral se debe aplicar la fórmula definida en las BALI, respecto de la cual al menos uno de sus componentes es la Variación del Índice de Precios al Consumidor ("IPC"), que es un número fraccionado. Concluye así la Sociedad Concesionaria que la inclusión de decimales, y su no eliminación del resultado, es necesaria y conforme a derecho para efectos de permitir reflejar fielmente los resultados reales a los cuales se debe llegar como consecuencia de su aplicación y, por otro, para cumplir fielmente con la aplicación de la norma.

*F. M.*



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

- 19.3 Expresa la Sociedad Concesionaria que tanto respecto de la tarifa resultante de la aplicación del reajuste por Puesta en Servicio Provisoria, como respecto de las tarifas resultantes de las posteriores aplicaciones del reajuste semestral, el MOP ha efectuado una aproximación de la tarifa "hacia abajo", modificando con ello arbitrariamente el monto de la tarifa que resulta de la aplicación de las referidas fórmulas. Este es el fundamento de la segunda pretensión deducida por la Sociedad Concesionaria.
- 19.4 Respecto a esta pretensión, las siguientes son materias no controvertidas por las Partes durante el curso de este proceso arbitral (y del procedimiento conciliatorio precedente):
- a. El artículo 11 de la Ley de Concesiones y los artículos 54 c) y 3 N°30 de su Reglamento prescriben que la Sociedad Concesionaria tiene derecho a percibir la tarifa estipulada en el Contrato de Concesión como contrapartida del servicio que preste en ejecución de ese Contrato.
  - b. Las BALI, en su artículo 1.10.1.b) establecen que con la Puesta en Servicio Provisoria de la Obra comienza la etapa de explotación de la misma, comprendiéndose dentro de ésta "el cobro de tarifa por pasajero embarcado", agregando que ello se materializará a través de un pago de la DGAC a la Sociedad Concesionaria conforme a lo establecido en el artículo 1.14.1. de las BALI.
  - c. Por su parte, el artículo 1.14.1. de las BALI, establece que la DGAC informará al Inspector Fiscal, dentro de los diez días siguientes al mes vencido, la cantidad de pasajeros embarcados y el monto a pagar a la Sociedad Concesionaria por este concepto. Agrega posteriormente que el cálculo del monto del pago a la Sociedad Concesionaria para el mes vencido, se obtendrá multiplicando la cantidad de pasajeros embarcados para el mes correspondiente por la tarifa por pasajero embarcado de la Oferta Económica de la Sociedad Concesionaria, reajustada según el mecanismo de ajustabilidad definido en el artículo 1.14.3. de las BALI.
- 19.5 En consecuencia, no constituyen materias controvertidas por las Partes del proceso las siguientes: (i) que la Sociedad Concesionaria tiene derecho a explotar la concesión desde su Puesta en Servicio Provisoria, pudiendo a su vez cobrar las tarifas correspondientes a la explotación; (ii) que según el Contrato de Concesión la Sociedad Concesionaria tiene derecho al cobro de tarifas por pasajero embarcado, el que se materializa a través de un pago de la DGAC a la Sociedad Concesionaria; (iii) que la tarifa por pasajero embarcado debe ser reajustada semestralmente en conformidad a la fórmula de reajuste establecida en el artículo 1.14.3. de las BALI; y (iv) atendida la circunstancia que el pago es por concepto de pasajero embarcado, el monto del pago a la Concesionaria se calcula multiplicando la cantidad de pasajeros embarcados por la tarifa contenida en la Oferta Económica de la Concesionaria, reajustado según el mecanismo establecido en las BALI.
- 

COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

- 19.6 No existiendo discusión en torno a lo antes expuesto, la cuestión se limita a determinar si en la determinación de la tarifa por pasajero embarcado se deben o no considerar los decimales -o centavos de peso- que resultan de la aplicación de la fórmula de reajuste contenida en las BALI.
- 19.7 Ahora bien, para efectos de dilucidar la controversia antes referida, y tomando en consideración que en virtud de lo dispuesto por el artículo 21 de la Ley de Concesiones las relaciones entre la Sociedad Concesionaria y el MOP se rigen, en aspectos referidos a las funciones de la Sociedad Concesionaria incorporadas al Contrato de Concesión, por normas de derecho público, se hace necesario, en primer lugar, atender a la normativa chilena de derecho público sobre la unidad monetaria de curso legal en el país, con el objeto de determinar la procedencia del pago de obligaciones dinerarias en aquella parte en que sean expresadas en medidas de centavo.
- 19.8 Pues bien, respecto a este punto, la Comisión ha llegado a la conclusión que en conformidad a nuestra normativa vigente la única moneda de curso legal es el peso. El "centavo" no es moneda de curso legal. Así consta en la Ley N° 19.679, que modificó el artículo 7° del Decreto Ley N° 1.123, normativa que sólo consideraba como billetes y monedas de curso legal los billetes y monedas expresados en pesos y centavos. Esta Ley suprimió las monedas de cincuenta, diez, cinco y un centavo que, hasta la fecha de publicación de la norma, se encontraban vigentes en forma teórica, a pesar de ya haber sido retiradas de circulación.
- 19.9 En efecto, si bien esta norma no modificó expresamente la disposición que fijó el poder liberatorio del centavo, como tampoco la disposición que considera como billetes y monedas de curso legal a los billetes y monedas expresados en pesos y centavos, que el Banco Central pusiera en circulación a contar de la vigencia del referido Decreto Ley, esta Comisión juzga acertado sostener la derogación tácita de estas normas, en lo que respecta a la referencia al "centavo", toda vez que sostener una interpretación contraria, importaría atribuir poder liberatorio a una moneda que, en la práctica y por disposición de la misma ley, ya no existe.
- 19.10 Sin perjuicio de lo anterior, esta Comisión estima que el solo hecho que se haya eliminado el "centavo" como medio de pago y elemento material representativo de dinero, no significa que, como medida de representación de un determinado valor haya dejado de existir. Se trata de cosas distintas. Si bien teóricamente el centavo sí puede utilizarse como medida representativa de valor, éste no puede ser exigido legalmente cuando se pretende el cumplimiento material de una obligación de dinero. Por una parte, no constituye una moneda de curso legal, exigible al deudor, y, por otra, resulta prácticamente imposible su cumplimiento, al haber sido eliminado el centavo del catálogo de monedas circulantes y acuñadas.
- 19.11 En consecuencia, para resolver si es o no procedente por parte de la Sociedad Concesionaria el cobro de decimales - o centavos de pesos - que resulta de la



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

aplicación de la fórmula matemática de ajuste tarifario establecida en las BALI, necesariamente debe primero determinarse en qué consiste la obligación asumida por la DGAC para con esta sociedad.

- 19.12 Si del análisis de los antecedentes del procedimiento arbitral se llegare a la conclusión que el monto que resulta de la aplicación de la fórmula de ajuste tarifario no constituye la obligación en sí, sino que es éste sólo un referente numérico para el cálculo de un monto global a pagar por la DGAC (esto es, tarifa con centavos multiplicada por el número de usuarios embarcados), monto final que sería el efectivamente constitutivo de la obligación tarifaria asumida por la DGAC, entonces sí sería atendible la consideración de los centavos de peso que resultaren de la aplicación de la referida fórmula. Los centavos no formarían parte de la obligación final, sino que se utilizarían como medidas representativas de valor cuya sumatoria permitiría determinar esta última.
- 19.13 Por el contrario, si se determinare que la obligación jurídica de la DGAC consiste en el pago de una tarifa específica por cada pasajero embarcado, y el pago de las obligaciones dinerarias, como hemos señalado anteriormente, sólo es exigible en moneda de curso legal, debemos entonces necesariamente concluir que en las tarifas a pagar por la DGAC a la Sociedad Concesionaria por cada pasajero embarcado no podrían considerarse los centavos de peso que resultaren de la aplicación de la fórmula de ajuste tarifario. Ello, en la medida que en Chile el centavo no es moneda de curso legal que pueda ser exigida en el cumplimiento de una obligación, como sería precisamente en este caso la obligación de pago por pasajero embarcado.
- 19.14 A este respecto, esta Comisión ha adquirido la convicción de que no ha sido la intención de las Partes del Contrato de Concesión establecer que el monto resultante de la aplicación de la fórmula de ajuste tarifario constituya un mero referente numérico para así posteriormente determinar la obligación tarifaria de la DGAC. Por el contrario, considera razonable estimar que ha sido su voluntad que sea este monto el constitutivo de la obligación de la DGAC, a pagar por cada uno de los pasajeros embarcados.
- 19.15 La circunstancia que el derecho de la Sociedad Concesionaria consista en la percepción de una determinada suma de dinero por cada pasajero embarcado y, correlativamente, la obligación de la DGAC para con la Concesionaria se traduzca en el pago de dicha suma dineraria, se desprende, entre otras disposiciones, del artículo 54 letra c) del Reglamento de Concesiones que dispone que la etapa de explotación comprende entre otros derechos del concesionario: "c) El cobro de tarifas que pagarán los usuarios de los servicios básicos y los precios por los otros servicios que esté autorizado a prestar el concesionario en virtud del contrato de concesión".
- 19.16 Corroborar lo anterior el punto 1.9.8 de las BALI, que en su párrafo segundo establece que "Una vez otorgada la Puesta en Servicio Provisoria de las obras, el Concesionario estará autorizado a explotar los servicios comerciales, aeronáuticos y no aeronáuticos, de acuerdo a lo establecido en las presentes Bases y además tendrá



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

derecho a percibir de la DGAC la tarifa por pasajero embarcado solicitada en su Oferta. El pago de la tarifa se hará conforme a lo establecido en 1.14.1 de las presentes Bases".

- 19.17 A su vez el punto 1.10.1 de las citadas Bases establece que con la Puesta en Servicio Provisional comenzará la explotación de la obra, comprendiendo esta etapa "b) El cobro de tarifas por pasajero embarcado, el que se materializará a través de un pago de la DGAC al Concesionario, conforme a lo establecido en 1.14.1 de las Bases de Licitación".
- 19.18 De otra parte, es un hecho no controvertido que la propia Sociedad Concesionaria contempló en su oferta económica una tarifa en pesos por cada pasajero embarcado, sin agregar ceros después de la cifra respectiva, que serían indicativos de decimales. Considerando el derecho público chileno aplicable en la materia y la presunción de conocimiento de la ley que en la especie se aplica a todas las personas, no sería razonable esperar que esa Sociedad Concesionaria estuviera contemplando una tarifa compuesta de decimales. De así haber sido, debería haber ofrecido cobrar una tarifa en unidades de fomento u otro índice reajutable.
- 19.19 Refuerza lo anterior el hecho que en el caso de los demás aeropuertos concesionados en el país, de acuerdo con la Ley de Concesiones, no se determinan las tarifas reajustadas por pasajero embarcado con expresión de decimales, y así se han interpretado las respectivas bases de licitación y contratos de concesión que los rigen. Así consta en diversas resoluciones de la DGOP acompañadas a fojas 837 a 850 de los autos conciliatorios. En relación con ello, la comprensión común que se da a un concepto económico por parte de los concesionarios que se desenvuelven en mercados como el que nos ocupa constituye una forma seria de interpretar las expectativas razonables que, en materia económica, las Partes del Contrato que nos ocupa pudieron haberse hecho al momento de suscribirlo.
- 19.20 A lo anterior cabe agregar el hecho que, no obstante el procedimiento contemplado en el artículo 1.14.1. de las B.A.L.I., mediante el cual se faculta al respectivo concesionario para rechazar los estados de pago y solicitar al Inspector Fiscal revisar el monto a pagar en caso que existieren dudas fundadas acerca de la cantidad de pasajeros embarcados y/o del monto a pagar, la Sociedad Concesionaria no impugnó en su oportunidad aquellos estados de pago que le fueran presentados por el Inspector Fiscal para su aprobación. Ello, en circunstancias que en cada uno de los estados de pago acompañados por el MOP a fojas 852 y siguientes, se observa claramente que el pago por pasajero embarcado fue establecido en pesos, sin decimal alguno.
- 19.21 Consecuencia de todo lo anterior es que, no siendo exigible en Chile el pago de obligaciones en centavos de peso, y constituyendo el derecho de la Sociedad Concesionaria en la percepción de una suma determinada por pasajero embarcado, esta Comisión no estime atendible la consideración de aquellas fracciones de peso



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

que resulten de la aplicación de la citada fórmula de ajuste tarifario en la determinación de la obligación de la DGAC.

20. *Consideraciones acerca de la tacha opuesta:*

20.1. A fojas 301 la Parte de la Sociedad Concesionaria opone tacha en contra del testigo presentado por el MOP, don Mauricio Matamoros Leal, por la causal contemplada en el N°5 del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, esto es, "los trabajadores y labradores dependientes de la persona que exige su testimonio". Al respecto, cabe señalar que el testigo señaló ser Inspector Fiscal de la Concesión de ACM desde marzo del 2002, y estar contratado por el MOP como parte de la planta a contrata.

20.2 Evacuando el traslado para contestar, el MOP indica que el testigo ha señalado ser funcionario público y, en consecuencia, debe entenderse que tiene un vínculo de carácter legal y no contractual con la parte que lo presenta. Asimismo, sostiene que el testigo no tiene interés en el resultado del juicio.

20.3 Que sobre las causales de inhabilidad por vínculo de dependencia ha señalado la jurisprudencia de los Tribunales Superiores de Justicia que ellas deben ser analizadas teniendo en consideración "el espíritu de las normas contenidas en diversas leyes que les aseguran a los trabajadores la propiedad de su empleo, lo que les permite declarar libremente" (Excma. Corte Suprema, 20 de julio de 1989, RDJ, t. 86, sec. 1ª, pág. 85). Que sobre el particular, el testigo ha declarado ser funcionario público y, en consecuencia, su situación laboral se encuentra reglamentada en el Estatuto Administrativo, el cual confiere al testigo la protección suficiente que asegura la imparcialidad de su testimonio.

20.4 Que en la misma sentencia citada, la Excma. Corte Suprema ha señalado que "para establecer la dependencia de un testigo respecto de la parte que lo presenta, ella debe ser ponderada de acuerdo a las reglas de la sana crítica y particularmente por un juez árbitro arbitrador, quien atendida la naturaleza de su misión tiene el deber de reunir el máximo de elementos de juicio para fundar su decisión". Que conforme a lo anterior, y atendido que el testigo tiene un conocimiento especializado en la materia acerca de la cual depone, y por tratarse de una persona con formación profesional, se estima que en la especie no concurren condiciones suficientes que comprometan la independencia e imparcialidad del testigo. En consecuencia, y no configurándose causal de inhabilidad respecto del testigo, debe rechazarse la tacha opuesta por la Sociedad Concesionaria.

SE RESUELVE:



COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

1. Que no ha lugar la tacha opuesta por la demandante en contra del testigo don Mauricio Matamoros Leal.
2. Que no ha lugar a la primera pretensión de la demandante, en lo principal de la misma, y que sí ha lugar a su petición en subsidio, sólo en cuanto la demandada deberá pagarle, a título de indemnización por su responsabilidad en la creación de una expectativa frustrada y para restablecer el equilibrio económico financiero de la relación contractual entre ambas, una suma equivalente a UF 22.860.
3. Que la satisfacción de la obligación de indemnizar a la demandante que esta sentencia impone a la demandada, podrá realizarse bien por medio del pago de una suma en dinero o bien por formas alternativas y equivalentes de satisfacerla que acordaren las Partes; entre ellas, la extensión del plazo de la Concesión de explotación del ACM o el alza de pagos por concepto de tarifa por pasajero embarcado.
4. Que se establece un plazo de 60 días hábiles, contados desde la notificación de esta sentencia, para que las Partes acuerden el modo de satisfacer la obligación de indemnizar antes mencionada, término pasado el cual, si no se hubiere logrado acuerdo, podrá la demandante recurrir ante esta Comisión para ejecución de esta resolución.
5. Que no ha lugar a la segunda pretensión de la demandante.
6. Que el monto de las costas, que deberá certificar el secretario en el expediente y notificar a las Partes, tan pronto se hayan tasado los últimos gastos y honorarios de este procedimiento y de la fase conciliatoria que lo antecedió, deberá ser solventado por las Partes en la proporción en que fueron reconocidas sus pretensiones. Para estos efectos, se estima que las costas relativas a la segunda pretensión de la demandante equivalen a un 10% del total de las mismas; y dado que esta pretensión fue rechazada y que respecto de la primera pretensión se determinó una indemnización equivalente a un tercio de la valoración del derecho reclamado, corresponde a la demandante soportar un 70% de las costas y a la demandada un 30%.
7. Que el monto equivalente al 30% de las costas que corresponde pagar al MOP, se deberá agregar a la suma señalada en el párrafo número 2. precedente para los efectos indicados en los párrafos 3. y 4. siguientes.

Acordada en Santiago de Chile, el 22 de diciembre de 2003.

Se deja constancia que el Comisionado don Alfredo Enrione C., emite un voto disidente en el sentido de que a su juicio debe acogerse la Demanda en todas sus partes, con costas.

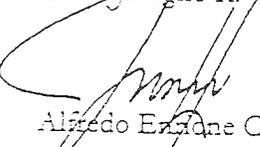


COMISIÓN ARBITRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

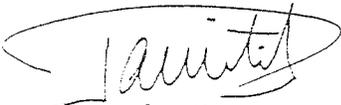
Notifíquese de conformidad al artículo 11 de las Normas y Procedimiento de la Comisión Arbitral

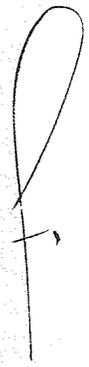
  
José Zalaquett D.

  
Erwin Stagno R.

  
Alfredo Erizone C.

Miembros Comisión Arbitral

  
Javier Castillo V.  
Secretario Suplente







**Anexo N° 2:**  
**Copia de Resolución DGOP (Exenta) N° 781, de**  
**fecha 14 de marzo de 2006 (4 hojas).**

*F. A. U.*  
*[Handwritten signature]*



Protocolizado con esta fecha bajo el N° 586 de hoy, del Repertorio de Instrumentos Públicos. Santiago, 23 MAYO 2006

GOBIERNO DE CHILE  
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

XXII NOTARIA DE SANTIAGO  
AUTORIZADA

MINISTERIO DE HACIENDA  
OFICINA DE PARTES  
781  
RECIBIDO

24 ABR. 2006

CONTRALORIA GENERAL  
TOMA DE RAZON  
RECEPCION

DEPART. JURIDICO		
DEPT. R. Y REGISTRO		
DEPART. CONTABIL.		
SUB. DEP. C. CENTRAL		
SUB. DEP. E. CUENTAS		
SUB. DEP. C. P. Y BIENES NAC.		
DEPART. AUDITORIA		
DEPART. V. O. P., U y T.		
SUB. DEP. MUNICIP.		

REFRENDACION

REF. POR \$ \_\_\_\_\_  
 IMPUTAC. \_\_\_\_\_  
 ANOT. POR \$ \_\_\_\_\_  
 IMPUTAC. \_\_\_\_\_  
 DEDUC DTO. \_\_\_\_\_

Ref.: Modifica por razones de interés público y urgencia obras y servicios que indica en la obra pública fiscal denominada "Terminal de Pasajeros Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta".

SANTIAGO, 14 MAR. 2006

VISTOS:

- El DFL MOP N° 850 de 1997, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N° 206, de 1960, Ley de Caminos.
- El D.S. MOP N° 900 de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164 de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas.
- El D.S. MOP N° 956 de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones, en especial su artículo 69.
- El D.S. MOP N° 3308 de fecha 29 de octubre de 1999, que adjudicó el contrato de concesión para el diseño, construcción, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Terminal de Pasajeros Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta".
- El Oficio Ord N°259 de fecha 21 de febrero de 2006 del Coordinador de Desarrollo y Gestión de Contratos de Concesión en Etapa de Explotación.
- El Oficio D.P. OF Ord. N° 04/A/5/628/1124 de fecha 01 de marzo de 2006 del Director General de Aeronáutica Civil.

*[Handwritten signature]*

DIRECCION DE PRESUPUESTOS  
PROCESO OF. DE PARTES N° 692589  
DIRECTOR  
MINISTERIO DE HACIENDA  
5 MAR. 2006

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS  
DIRECCION GENERAL  
DEPARTAMENTO DE CONCESIONES

COPIA FIEL DEL ORIGINAL D.G.O.P.  
Ximena Tudela Kubitar  
Oficial Partes  
D.G.O.P.

2455

- La carta GG N° 123 de fecha 08 de Marzo de 2006 de la Sociedad Concesionaria.
- La Resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Resolución N° 55 de 1992.



**CONSIDERANDO:**

- Que el artículo 69 del Reglamento de Ley de Concesiones establece en su número 1 que el Ministerio de Obras Públicas, desde que se perfeccione el contrato, podrá modificar, por razones de interés público, las características de las obras y servicios contratados.
- Que el artículo 69 del Reglamento de Concesiones establece, en su número 4 que el Director General de Obras Públicas, con el Visto Bueno del Ministro de Obras Públicas y del Ministro de Hacienda, por razones de urgencia, podrá exigir la modificación de las obras y servicios desde el momento que lo estime conveniente.
- Que las Bases de Licitación en su artículo 1.9.14 estipula las condicionantes para la realización de la ampliación del Edificio Terminal de pasajeros.
- Que se encuentra en estudio la modificación de la oportunidad de ejecución de la ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros, incluyendo la posibilidad de optimizar el uso de la inversión asociada, así como los mecanismos compensatorios de modo de garantizar los intereses fiscales asociados, todo lo cual se estima de interés público.
- Que, el Coordinador de Desarrollo y Gestión de Contratos de Concesión en Etapa de Explotación, mediante Oficio Ordinario N° 259, de fecha 21 de febrero de 2006, solicitó al Director General de Aeronáutica Civil informe respecto a la pertinencia de ejecutar las obras contenidas en la obligación contractual establecida en el artículo 1.9.14 de las Bases de Licitación.
- Que, el Director General de Aeronáutica Civil, mediante Oficio D.P. OF Ord. N° 04/A/5/628/1124, de fecha 01 de marzo de 2006, expresó pertinente prescindir de la ampliación inmediata del terminal de pasajeros, señalando, además, que la determinación de tal prescindencia debe estar supeditada a un mecanismo compensatorio para el Estado que permita salvaguardar los intereses fiscales del sistema aeronáutico.
- Que, la Sociedad Concesionaria mediante carta GG N° 123 de fecha 08 de Marzo de 2006, solicitó ampliar el plazo que condiciona la ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros, en razón de los complejos análisis involucrados en el estudio de la oportunidad de ejecución de la ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros, que entre otras materias permitiría optimizar el uso de la inversión asociada, así como los mecanismos compensatorios asociados.
- Que dado el interés público expresado en los párrafos anteriores y que la suscripción y tramitación de un convenio complementario sobre la materia implica tiempos superiores a los requeridos, es que se ha hecho necesaria la dictación del presente acto administrativo.

A, R



OPRO PUBLICO

SANTELICES MANUQUE  
XXII  
NOTARIA  
DE  
SANTIAGO  
HUMBERTO  
COPIA  
AUTORIZADA

RESUELVO:

TRAMITADA  
15. MAY 2006  
OFICINA DE PARTES  
DIREC. GRAL. DE OBRAS PUBLICAS

DGOP N° 781 / (Exento)

1. MODIFÍCASE la obligación contenida en el segundo párrafo del artículo 1.9.14 de las Bases de Licitación, en el sentido que la obligación de la ampliación de capacidad se activará inmediatamente cuando el tráfico de pasajeros, en un año calendario, que se embarcan en el Aeropuerto Cerro Moreno alcance los 450.000 pasajeros embarcados al año o una vez cumplidos 7 años de concesión, lo que se cumpla primero. Lo anterior es sin perjuicio de lo que, en razón de los análisis actualmente en curso, se pudiera estipular en el Convenio Complementario, que según el Resuelvo N° 2 siguiente, deben suscribir las partes.
2. ESTABLÉCESE que la regulación de la modificación del plazo, así como el efecto financiero asociado a dicha modificación y las demás condiciones particulares derivadas de la presente Resolución, serán materia de un Convenio Complementario que para tal efecto suscribirán las partes del contrato de concesión, dentro del plazo de 8 meses contado desde la total tramitación de la presente Resolución.
3. ESTABLÉCESE que en un plazo de 10 días hábiles contados desde la total tramitación de la presente resolución y su notificación por el Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Explotación, Aeropuerto Cerro Moreno Sociedad Concesionaria S.A., deberá suscribir ante notario tres transcripciones de la misma en señal de aceptación de su contenido, debiendo protocolizar ante el mismo notario uno de sus ejemplares. Dos de las transcripciones debidamente suscritas deberán entregarse, una en la Oficina de Partes de la Dirección General de Obras Públicas y otra en la Coordinación de Desarrollo y Gestión de Contratos de Concesión en Etapa de Explotación de la Coordinación General de Concesiones, ambas con una copia autorizada de la protocolización efectuada.
4. COMUNÍQUESE la presente resolución a Aeropuerto Cerro Moreno Sociedad Concesionaria S.A., a la Coordinación General de Concesiones, a la Coordinación de Desarrollo y Gestión de Contratos de Concesión en Etapa de Explotación, al Inspector Fiscal y demás servicios que corresponda.

ANÓTESE Y COMUNÍQUESE

*Handwritten initials/signature*

*Handwritten signature of Carlos Rubilar*

CARLOS RUBILAR  
Director General

REPUBLICA DE CHILE  
MINISTERIO DE HACIENDA  
MINISTRO

*Handwritten signature*  
Sr. Ministro de Hacienda.

V° B° Sr. Ministro de Obras Públicas

EDUARDO BITRAN COLODRO  
Ministro de Obras Públicas

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS  
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS  
DEPTO DE CONCESIONES

AUTORIZACION NOTARIAL AL DORSO

*[Handwritten signatures and scribbles]*

Autorizo las firmas de don OSCAR DOMINGO GUZMAN HURTADO, c.n.i. Nº6.067.221-0, y de don JUAN FRANCISCO BARAÑO DIAZ, c.n.i. Nº10.649.570-K, ambos en representación de AEROPUERTO CERRO MORENO SOCIEDAD CONCESIONARIA S.A.- Santiago, 22 de Mayo de 2006.-

*[Handwritten signature]*  


*[Handwritten signature]*  
CONFORME CON EL DOCUMENTO PROTOCOLIZADO. SANTIAGO 23 MAYO 2006  




**Anexo N° 3:**  
**Descripción, Presupuesto y Cronograma de**  
**Ejecución de las Obras Adicionales (9 hojas).**

2  
A  
y  
g  
m  
b  
l  
l



**ANEXO 3**

**Convenio Complementario N° 1  
Contrato de Concesión Terminal  
Aeropuerto Cerro Moreno**

*R. K*



## DESCRIPCIÓN, VALORIZACIÓN Y CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS ADICIONALES.

### I. DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS ADICIONALES.

Las obras adicionales descritas a continuación tienen por objetivo mejorar el nivel de servicio del Terminal del Aeropuerto Cerro Moreno y en consideración a esto durante su realización se adoptarán todas las medidas para mantener el flujo expedito y la seguridad de nuestros usuarios.

#### 1. RECINTO DE ESPERA PASAJEROS ARRIBADOS

El recinto de 294 mtrs<sup>2</sup> además de servir de sala de espera de pasajeros arribados, tiene en su perímetro los counters de atención de los servicios de transporte público y rent a car, para optimizar este sector se comprende el cierre del sector oriente con tabiquería vidriada, la instalación de dos puertas automáticas y la instalación de piso vinílico.

##### 1.1. Actividades Previas.

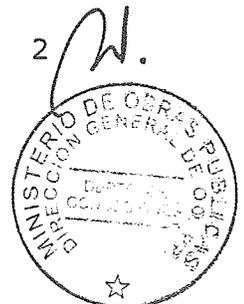
Debido al alto tráfico de esta área, los trabajos se realizarán en horarios nocturnos fuera de los periodos de operación del terminal. El único trabajo previo requerido, es la preparación del piso que se encuentra con radier afinado a grano perdido.

##### 1.2. Piso Vinílico.

En el área de espera de pasajeros arribados, que tiene una superficie de 294 mtrs<sup>2</sup> se instalará piso vinílico en palmetas de 30.5 x 30.5cms. y de 3.2mm. de espesor del tipo Tarkett Expressions, o equivalente técnico, pegado según especificaciones del fabricante directamente al radier afinado. Manteniendo el diseño y colores existentes en el sector de retiro de equipajes (Tarket expresión códigos 2067 y 2079).

##### 1.3. Tabiquería Vidriada.

El acceso a la sala de espera de pasajeros arribados se aislara del exterior con tabiques vidriados ejecutados sobre la base de columnas de aluminio, en color natural, de mínimo 10 micrones de espesor de anodizado, Los vidrios serán de 1<sup>era</sup>. Clase según norma INN 132 y



espesores según dimensiones. Se mantendrá la modulación y dimensiones existentes en la tabiquería del frontis del terminal.

#### **1.4. Puertas Automáticas.**

Se contempla la instalación de dos puertas automáticas de corredera central de dos hojas y alto tráfico, montadas en marco de acero autoportante, marca MANUSA con operador Bravo doble motorizado, **de paso libre de 2 mtr. de ancho y 2,10 mtr. de alto**, con función antipático (en caso de carencia de energía eléctrica abre las puertas), con hojas móviles de vidrio templado incoloro de 10mm de espesor e instalación de energía independiente para facilidad de mantenimiento.

#### **1.5. Instalación Eléctrica.**

Se contempla la instalación por ducto de pvc, desde el tablero existente en el área, desde la energía de emergencia y protección individual

#### **1.6. Actividades Finales.**

Se considera encerado y sello de los pisos vinílicos y pintura de las columnas existentes donde se realicen los anclajes.

### **2. VEREDA EXTERIOR LADO PÚBLICO (LAND SIDE).**

En el área de tránsito peatonal de 1416 mtrs<sup>2</sup> y que sirve a las zonas de embarque y desembarque del edificio terminal, se considera la instalación de cerámico en su totalidad con el fin de permitir el tránsito cómodo y seguro de personas y sus equipajes, además de conseguir una mejora estética significativa del entorno.

#### **2.1. Actividades Previas.**

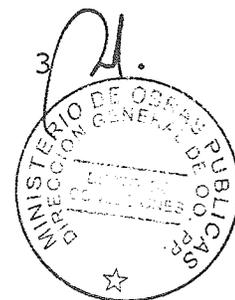
Instalación de faena, demolición y retiro del pavimento existente, manteniendo todo el tiempo al menos el 50% de los accesos y salidas operativas, demarcadas y habilitadas.

#### **2.2. Radier.**

Sobre el piso debidamente nivelado y estabilizado, se construirá un radier de 7 cms, con hormigón H-25, con malla acma ¼ y vibrado.

#### **2.3. Cerámico.**

f. al



Considera la instalación de cerámico en 1416 mtrs<sup>2</sup> cubriendo toda el área land side del terminal, en cerámico Cordillera, línea piedra, de 45 x 45 x 1 cm o equivalente técnico PEI4.

#### **2.4. Actividades Finales.**

Limpieza final y restablecimiento del tránsito peatonal en toda el área.

### **3. PUERTAS AUTOMATICAS INGRESO LAND SIDE EDIFICIO TERMINAL.**

En consideración a que los pasajeros normalmente portan equipajes y se movilizan con sus manos ocupadas, se considera el reemplazo de las cuatro puertas más utilizadas por automáticas, que se accionan con la presencia del usuario, permitiendo el acceso o salida expedita del edificio terminal.

#### **3.1. Actividades Previas.**

Se realizara el cierre del área, una puerta a la vez, con paneles y se señalizara adecuadamente los accesos y salidas habilitados.

#### **3.2. Retiro de Puertas existentes.**

Se retirará las puertas existentes, sus marcos y tabique vidriado en cantidad suficiente para la instalación de los marcos de acero para soportar el mecanismo de la puerta automática.

#### **3.3. Instalación de marcos de acero y reposición de tabique vidriado.**

Una vez instalados los marcos de acero, se repondrán los tabiques vidriados manteniendo la modulación, línea y calidad del aluminio. Además se realizaran las reparaciones y reposiciones de pisos necesarias.

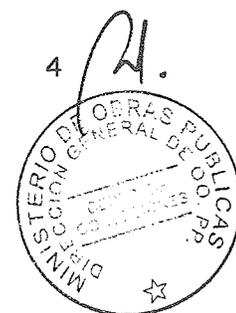
#### **3.4. Instalación eléctrica.**

Se contempla su instalación por ducto de pvc, desde los tableros existentes en el área, desde la energía de emergencia y protecciones individuales.

#### **3.5. Puertas Automáticas.**

Se instalarán cuatro puertas de corredera central de doble hoja, iguales a las descritas en 1.4, con un paso libre de 2 mtrs. de ancho y 2.10 mtrs. de alto.

f. *ll*



### **3.6. Actividades Finales.**

Retiro de paneles, señalización, limpieza del área y restablecimiento del flujo de usuarios.

## **4. PAVIMENTO ASFALTICO ACCESO VEHICULAR NORTE AL AIR SIDE.**

Los servicios de atención a las aeronaves, como el catering acceden desde el exterior a la plataforma de aviación comercial, en este acceso existen zonas sin pavimento, lo que implica que los vehículos arrastran piedras de tamaño pequeño y residuos que pueden constituir peligro a las aeronaves y usuarios, por aspiración de estos elementos, además el cuartel SEI, por la naturaleza de sus funciones derrama agua, laque por no existir un colector adecuado produce riesgo a las personas que laboran en el área al escurrir por la plataforma y la calle de servicio aeronáutica.

Por lo tanto se considera cubrir aproximadamente 1060 mtrs<sup>2</sup> con pavimento asfáltico y la construcción de una cámara colectora de agua conectada a la red de alcantarillado.

### **4.1. Actividades previas.**

Se suspenderá el tránsito vehicular por este acceso hasta la finalización de las obras, se instala faena en el sector nor-oriente del área a pavimentar. Durante este periodo siempre se mantendrá libre de obstáculos la salida de los carros del Servicio SEI y la calle aeronáutica.

### **4.2. Demolición pavimentos existentes.**

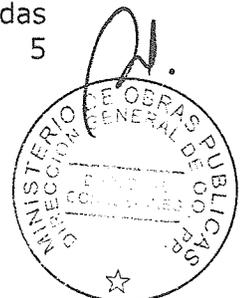
Debido al deterioro de los pavimentos existentes, estos serán demolidos y retirados para ser dispuestos en botadero autorizado.

### **4.3. Construcción de cámara de alcantarillado.**

Con el objeto de permitir la evacuación de líquidos en el sector se debe construir una cámara en el lado nor-oriente y conectarse a cámara existente a aproximadamente 20 mtrs.

### **4.4. Estabilizado y nivel.**

Se modificaran los niveles desde la calle aeronáutica hacia la nueva cámara colectora para facilitar la evacuación de aguas derramadas



durante el cargó de los vehículos del SEI, y la disposición de líquidos de las aeronaves.

#### **4.5. Colocación de pavimento asfáltico.**

Se instalará cinco centímetros de pavimento asfáltico en toda el área.

#### **4.6. Actividades finales.**

Limpieza y entrega del acceso para su uso.

### **5. BAÑOS PUBLICOS.**

Se considera la mejora de los baños de uso publico reemplazando su cerámico de piso por uno de mejor aspecto estético y de superiores prestaciones con el objeto de evitar la absorción de líquidos derramados al ser utilizados los sanitarios y por ende la acumulación de malos olores, otro aspecto que apunta al mismo objetivo es el reemplazo de los urinarios en los baños de varones eliminando sifones externos, fuente constante de filtraciones.

#### **5.1. Consideraciones.**

Los baños del hall principal serán intervenidos de a uno y se adoptaran medidas para mantener el servicio adecuado de damas y varones.

En el resto de las dependencias se podrá intervenir de a pares debido a que existe disponibilidad de estos servicios en el mismo nivel.

#### **5.2. Retiro de Cerámico existente.**

Se retirará toda la cerámica de piso cuidando de extraer íntegramente el cemento de unión y limpiando la superficie de la losa del piso.

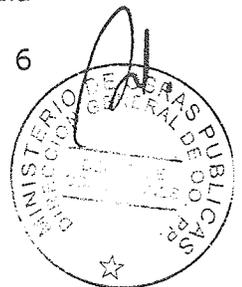
#### **5.3. Retiro de urinarios existentes.**

Donde corresponda se retiraran los urinarios y su gritería, efectuando además las labores de reparación y preparación para la instalación del nuevo artefacto.

#### **5.4. Instalación de urinarios y gritería.**

Se utilizaran urinarios con cantos angulados y sifón integrado del tipo vitrificado, marca TOTO UT-447 o equivalente técnico y válvula FJ6000 marca Cobra o equivalente técnico.

f. de

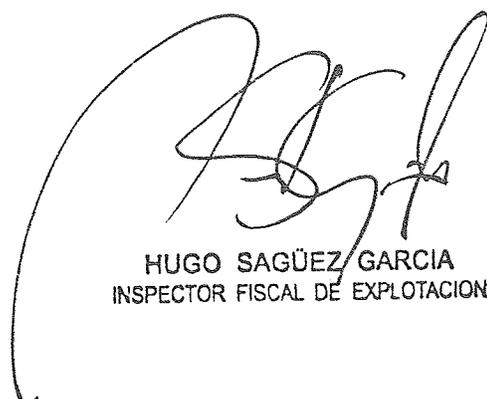


**5.5. Instalación de Cerámico.**

Se instalara cerámico de 33 x 33 x 1 cm, del tipo marmolado, línea Benevento o equivalente técnico, utilizando cemento de unión y fragüe recomendado por fabricante.

**5.6. Actividades finales.**

Una vez completado el tiempo de curado del fragüe y el cemento, se restablece el flujo de usuarios, previa limpieza.



HUGO SAGÜEZ GARCIA  
INSPECTOR FISCAL DE EXPLOTACION

F. CR



## II. PRESUPUESTO DE LAS OBRAS ADICIONALES.

HUGO SAGÜEZ GARCIA  
INSPECTOR FISCAL DE EXPLOTACION

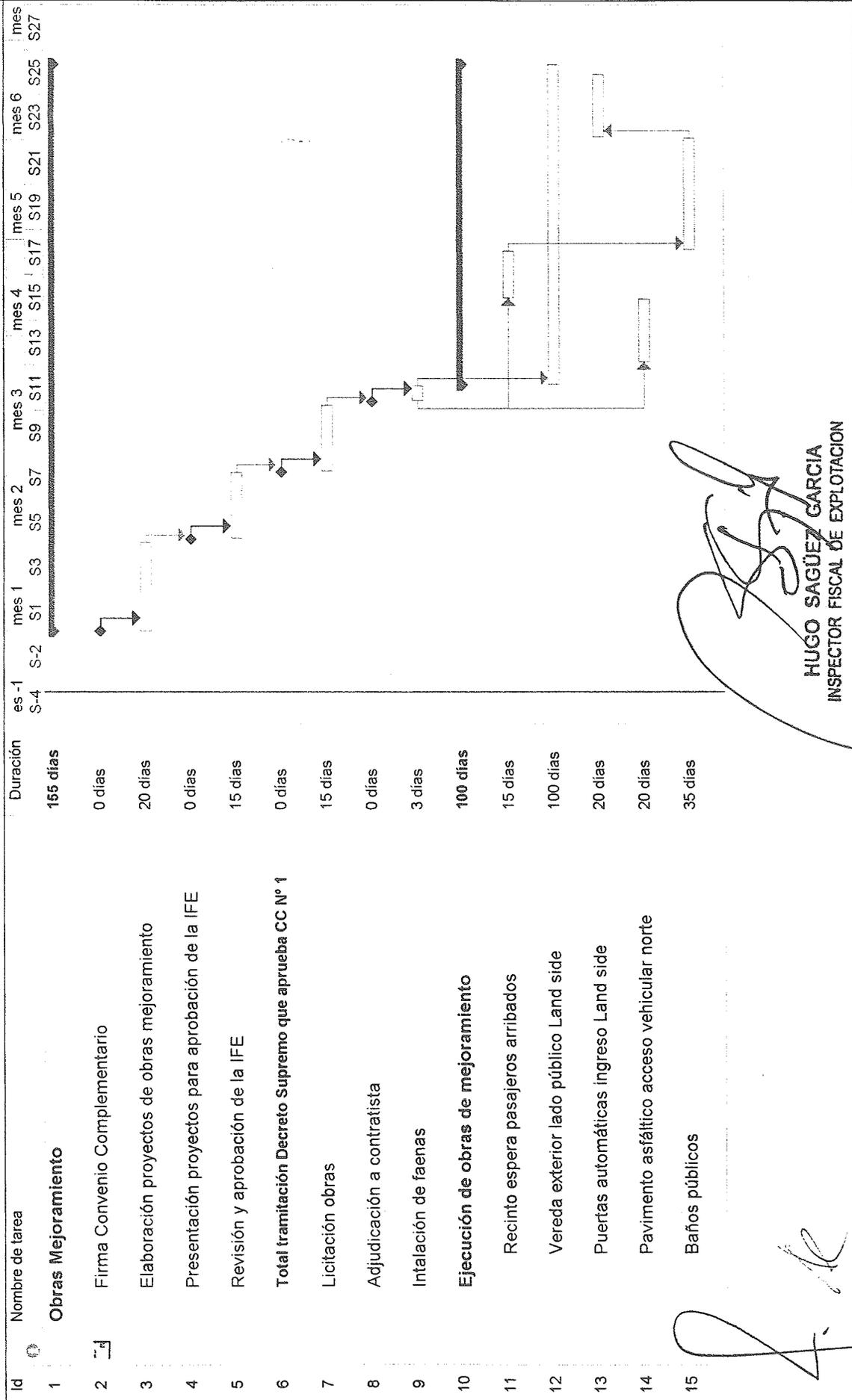
ITEM	OBRA	CANTIDAD	DESCRIPCIÓN	VALOR UF
1	Proyecto	1	Proyecto de detalles	500
2	Acceso norte zona publica a airside	GL	1060 Mtr2 Construcción de acceso con capa de 5 cm. De cemento asfáltico y construcción de cámara para recolección de aguas con conexión a alcantarillado	728
3	Baños de todos los sectores	342 mtrs <sup>2</sup>	Cerámico cordillera pisos Baños, instalado.	246
		18	Reemplazo, provisión e Instalación de Urinarios tipo cantos angulados, con trampa y sifón integrado.	268
4	Zona espera pasajeros arribados	300	mtr2 Provisión e Instalación de Tarket.	294
		34	Confección de fachada en Aluminio y estructura, Para Instalación de puertas automáticas	133
		2	Provisión e instalación de puertas automáticas marca Manusa	282
		2	instalación eléctrica	10
		2	Transporte de puertas	30
5	Reemplazo de pavimentos de veredas exteriores del terminal.	1.936	Retiro de Hormigón Existente. Estabilizado y Nivelación de Terreno. Confección de bandejonos para hormigón nuevo. Provisión e Instalación de Hormigón H - 25. Fabrica. Provisión e Instalación de Cerámico tipo piedra PEI4. Provisión de Beckron y Fragües. Confección y Reinstalación de tapas de Cámaras de registro.	1.711
6	Accesos publico hall principal	4	Modificación de aluminio existente y Confección de estructura de vanos de acuerdo a requerimiento instalación de puertas automáticas.	152
		4	Provisión e instalación de puertas automáticas marca Manusa	564
		4	instalación eléctrica	22
		4	Transporte de puertas	60
			TOTAL UF OBRAS ADICIONALES	5.000

## III. Cronograma de ejecución de obras finales.

Se considera como hito de inicio del cronograma la fecha de la firma del presente convenio complementario.



**Convenio Complementario N° 1 del Contrato de Concesión Aeropuerto Cerro Moreno  
Cronograma de Obras de Mejoramiento**



**HUGO SAGÚEZ GARCIA**  
INSPECTOR FISCAL DE EXPLOTACION

Proyecto: Obras Mejoramiento Concesi Fecha: jue 13/07/06	Tarea	Hito	Tareas externas
	División	Resumen	Hito externo
	Progreso	Resumen del proyecto	Fecha limite